

BANDERA POLSKA

ROK 1919

CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM ŻEGLUGI POLSKIEJ

ORGAN LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ W WARSZAWIE

WARUNKI PRENUMERATY:

Rocznie	Mk. 40
Półrocznie	„ 25
Kwartalnie	„ 15

CENY OGŁOSZEŃ:

1 strona	Mk. 120
1/2 „	„ 70
1/4 „	„ 40

Pojedyńczy zeszyt 5 Marek.

Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 16. Adres Administracji: J. Czernecki, Księgarnia, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 72A i Kraków, Bracka 2.

Redaktor naczelny: DR LEON WŁADYSŁAW BIEGELEISEN.
Komitet redakc.: PP. PORĘBSKI, KRZYŻANOWSKI, WOJTKIEWICZ, NAŁĘCZ-GRABOWSKI, KWIATKOWSKI.

Rok I. Warszawa-Kraków — Lipiec 1919. Numer 2.

BANDERA POLSKA

CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM ŻEGLUGI POLSKIEJ
ORGAN LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ W WARSZAWIE.

Pojedynczy zeszyt kosztuje 5 Marek (8 kor.).

Bronisław Chodkiewicz (Kraków).

DOSTĘP DO OBCYCH MÓRZ.

Głównym i nieodzownym warunkiem dostępu do obcych mórz — jest posiadanie własnego wybrzeża morskiego, własnego portu i własnej floty handlowej. Gdyby nawet daną była możność utrzymywania własnej floty w wolnym porcie na neutralnem terytorjum, to nic by się przez to nie uzyskało, gdyż oprócz samego portu trzeba jeszcze dzierżyć w ręku wszelkie drogi komunikacyjne, do niego wiodące i trzeba mieć możność zawierania traktatów, otwierających polskiej żegludze obce porty.

Równouprawnienia zaś w obcych portach nie dostaje się za darmo — a Polska nie miałaby w zamian nic do ofiarowania.

Straciłoby się również wszelkie szanse dostępu do morza Bałtyckiego lub innego, gdyby cały dolny bieg Wisły wraz z ujściem nie należał do Państwa Polskiego. Przyszła polska polityka komunikacyjna, mająca na oku otwarcie śródziemnych dróg wodnych do morza, musi się oprzeć na Wiśle, jej dopływach i systemach kanałowych połączeń. Sieć dróg wodnych, zdążających do Wisły liczyć ma około 6000 km., a koszta uregulowania rzek i budowy niezbędnych kanałów wyniosą około $1^1/_2$ miljarda marek.

Jest to rzeczą wykluczoną, by Państwo ponieść miało tak olbrzymie ofiary — na budowę gmachu.... bez bramy.

Wychodząc więc z fundamentalnego założenia, że Polska ma całą Wisłę, wybrzeże morskie, Gdańsk, rozbudowaną planowo sieć dróg żelaznych i wodnych, wiodących w najkrótszych kierunkach do Gdańska, że stworzyła własną flotę handlową, zawarła korzystne umowy, dotyczące morskiej żeglugi i wreszcie wielkoduszną polityką taryfową zapewniła handlowi przez Gdańsk najpomyślniejsze warunki — stawiam pytanie: czy to już jest wszystko, co w dziedzinie komunikacji do rozwoju naszego handlu zewnętrznego jest niezbędnie potrzebnem?

Odpowiedź muszą dać fakta i cyfry, uwzględniające konfigurację państwa polskiego, kierunki jego eksportu i importu, geograficzne położenie Gdańska w odniesieniu do tych kiarunków i konstrukcję światowego handlu.

Zasadnicze materje, które naprzód zbadać należy są: artykuły przyszłego polskiego handlu zewnętrznego, ich prowenieneja względnie destynacja, porty, do których geograficznie ciążyć będą rynki zakupu lub zbytu, drogi żelazne i wodne, które do tych portów prowadzą już z Polski, lub w przyszłości prowadzić mogą, wreszcie koszta transportu kombinowanego, śródziemnego i morskiego do owych portów — w porównaniu z kosztami transportu przez Gdańsk. Na rozpatrzenie tych kwestji szczegółowo niema ani miejsca, ani czasu. W niniejszym, krótkim i dorywczym referacie zastosuję więc metodę poglądową, a granice niedokładności i błędów, nieuniknionych przy takiej metodzie zacieśnię w ostatecznych konkluzjach doliczeniem pewnego współczynnika do aktywów Gdańska.

Artykuły polskiego handlu zewnętrznego zależeć będą w znacznej części od przyszłego systemu gospodarczego. Można mieć nadzieję, że Polska stanie się państwem przemysłowem, którego wytwórczość oprze się na naturalnych warunkach produkcji i zbytu.

A więc, że uintensywnieniem uprawy roli rozszerzy się i pogłębi kulturę roślin przemysłowych i handlowych (buraki cukrowe, ziemniaki, jęczmień, len, konopie, chmiel, rzepak, nasienie koniczyny i t. p.), wskutek czego rozwinie się nasz przemysł cukrowniczy, spirytusowy i t. p. przetworów roślinnych (krochmal), że przy zapobiegliwej gospodarce leśnej pokryjemy nasze straty wojenne w drzewostanach i stworzymy poważny przemysł drzewny, że wyzyskamy racjonalnie nasze bogactwa mineralne, zaczem posiądziemy wielki przemysł naftowy, solny, metalurgiczny i ceramiczny, że wreszcie nietylko utrzymamy ale i wzmocnimy naszą dotychczasową pozycję w przemyśle włókienniczym. Dalej, można mieć nadzieję, że odpowiednio do wielkiej ilości sił roboczych i ich przyrodzonej inteligencji – nadamy naszemu przemysłowi kierunek wytwórczości ostatecznego, najdoskonalszego produktu, łącznie z wyzyskaniem odpadków, (maszyny, zwłaszcza rolnicze, meble, wyroby koszykarskie, zabawki, likiery i wódki, specjalne gatunki papieru, cement portlandzki i t. p.) czyli że pracować będziemy raczej na jakość, jak na ilość, oczywiście przy pełnem uwzględnieniu wymagań i gustów naszych odbiorców.

Co się zaś tyczy kierunku handlowego, tak przy wwozie jak i wywozie — trzeba przyjąć, że kupować będziemy z pierwszej ręki a sprzedawać bezpośrednim konsumentom a dalej, że wyzyskując nasze geograficzne położenie, jako kresowego kraju przemysłowego w Europie zachodniej – zdobędziemy dla naszej wytwórczości przemysłowej i górniczej (węgiel) rynki zbytu na blizkim i dalekim Wschodzie.

Na powyższych zasadach można już stworzyć sobie przybliżony obraz przyszłego handlu zewnętrznego, przynajmniej co do jakości towarów i kierunków wywozu i przywozu.

Wszelkie próby ilościowego określenia przyszłego handlu zewnętrznego uważam za przedwczesne i pozbawione realnej wartości. Pozostawiam więc na boku tę kwestję, tembardziej, że gdyby nawet dało się ustalić ilość towaru mającego się wywieźć lub przywieźć, to i tak nie możnaby było przewidzieć, w jakim stosunku poszczególne państwa wezmą udział w tym wywozie lub wwozie.

Taki właśnie, tylko jakość i kierunek uwzględniający, przybliżony obraz przyszłego, polskiego handlu zewnętrznego starałem się nakreślić w zestawieniu jak niżej. Jakkolwiek zestawienie bynajmniej nie wyczerpuje materji a w wielu szczegółach może być ewentualnie zaczepione, to przecież do wytkniętego celu zupełnie wystarczy.

Artykuły polskiego handlu zewnętrznego, ich pochodzenie, względnie przeznaczenie.

Afryka zachodnia i południowa.

Przywóz.	Wywóz.
Orzechy ziemne, pestki palmowe, kakao, wełna.	Cukier, spirytus (wódki, likiery), tkaniny bawełniane.

Ameryka południowa.

Przywóz.	Wywóz.
Kawa, skóry surowe, saletra.	Krochmal, cukier, cement, meble gięte, wyroby koszykarskie, tkaniny bawełniane.

Anglja.

Przywóz.	Wywóz.
Śledzie, glinka porcelanowa, przetwory chemiczne, wełna czesana, przędza wełniana i bawełniana, tkaniny wełniane, skóry wyprawione, żelazo surowe (specjalne gatunki), towary żelazne i maszyny.	Jęczmień, groch, fasola nasienie koniczyny, cebula drzewo i deski, wiklina koszykarska, wyroby koszykarskie, jaja, krochmal, cukier, spirytus, wosk, ziemny, cynk surowy, parafina.

Argentyna.

Przywóz.	Wywóz.
Zboże, nasiona olejne, drzewo Quabracho, łój, wełna, skóry surowe.	Cukier, spirytus (wódki), cement, meble gięte, wyroby koszykarskie, tkaniny bawełniane.

Australja.

Przywóz.	Wywóz.
Tłuszcze zwierzęce, wełna, drzewo australijskie, fosforyty.	Cement, tkaniny bawełniane.

Austrja niemiecka.

Przywóz.

Wywóz.

Jabłka i gruszki, wino, wody mineralne, magnezyt, chemikalja, przędza bawełniana, wyroby ze skóry, towary żelazne, maszyny, towary galanteryjne, ubrania męskie i damskie, surogaty kawy, papier rotacyjny, kartonaże.

Cykorja surowa, mięso, wyroby masarskie, jaja, bydło nierogacizna, spirytus i wódki, drzewo i deski, wyroby koszykarskie, skóry surowe, węgiel i koks, nafta, benzyna, smary, soda, cynk, papier cygaretowy.

Belgja.

Kwasy tłuszczowe, chemikalja, wełna czesana, przędza wełniana i lniana, skóry wyprawione, szkło i wyroby szklanne, towary żelazne i maszyny.

Nasienie koniczyny, cykorja surowa, jaja, drzewo i deski, skóry surowe, otręby, makuchy, nafta, benzyna, smary.

Brazylja.

Liście tytoniu, kawa, kakao, kauczuk.

Spirytus (likiery i wódki), cement, tkaniny bawełniane, meble gięte, wyroby koszykarskie.

Bułgarja.

Liście tytoniu, warzywa.

Tkaniny wełniane i bawełniane, towary żelazne.

Chiny i Japonja.

Nasiona i owoce olejne, względnie oleje roślinne (sezam, soja, mowra i ricinus) olejki aromatyczne, herbata, jedwab surowy.

Spirytus (likiery, wódki). Tkaniny wełniane i bawełniane.

Czechy.

Chmiel, kwasy tłuszczowe, piwo, wody mineralne, glinka porcelanowa, wyroby ze szkła i porcelany, mydło, urządzenia dla młynów i gorzelni.

Nasiona buraków cukrowych, chmiel, nierogacizna, nafta, benzyna, smary, soda, sól jadalna, sole potasowe.

Danja.

Śledzie, maszyny mleczarskie.

Rzepak, nasiona koniczyny, cebula, deski, wiklina koszykarska, jaja, makuchy, soda.

Egipt.

Przywóz.	Wywóz.
Nasiona olejne względnie olej roślinny (nasion bawełny), bawełna.	Deski, cement, tkaniny wełniane i bawełniane, wyroby fajansowe i porcelanowe.

Finlandja.

Przywóz.	Wywóz.
Ryby, drzewo, masa drzewna, papa, papier, sól Sertoleta.	Cukier, mąka, tkaniny wełniane i bawełniane, superfosfaty, węgiel, wyroby metalowe.

Floryda.

Przywóz.	Wywóz.
Fosforyty.	

Francja.

Przywóz.	Wywóz.
Jarzyny, winogrona, orzechy, aprykozy, koniak, wino, sardynki, oliwa, wody mineralne, kreda, terpentyna, tkaniny jedwabne, ubrania męskie i damskie, towary galanteryjne i modne, wełna czesana, skóry wyprawione i wyroby ze skóry, narzędzia, maszyny, wyroby farmaceutyczne i kosmetyczne.	Groch, fasola, jaja, drzewo i deski, skóry surowe, papier cygaretowy.

Grecja.

Przywóz.	Wywóz.
Figi, rodzynki, wino, magnezyt, oliwa.	Węgiel, koks, tkaniny wełniane i bawełniaue.

Hiszpanja.

Przywóz.	Wywóz.
Winogrona, banany, pomarańcze, wino, sardynki, rudy żelazne, piryty, ołów.	Krochmal, cukier, soda.

Holandja.

Przywóz.	Wywóz.
Jarzyny, sery.	Drzewo i deski, skóry surowe, otręby, makuchy, cement, soda, wyroby koszykarskie.

Indje holenderskie.

Przywóz.	Wywóz.
Kopra, liście tytoniu, bambus i trzcina, kora chininy, gutaperka, ryż, cyna.	Likiery i wódki, cement, tkaniny bawełniane.

Indje wschodnie.

Przywóz.	Wywóz.
Ryż, nasiona olejne, bawełna, juta, korzenie katechu i myrobalany, sago.	Krochmal, cukier, likiery i wódki, cement, tkaninny bawełniane.

Kanada.

Przywóz.

Zboże, azbest.

Wywóz.

Cukier.

Niemcy.

Wino, piwo, nawozy sztuczne, garbniki, farbniki, chemikalja, wyroby farmaceutyczne, towary żelazne, maszyny, wyroby szklane i porcelanowe, cynk walcowany, towary norymberskie, zabawki, papier.

Jęc zmień, siano, jabłka, drzewo budowlane i deski, drzewo kopalniane, kora drzewna, ryby świeże, skóry surowe, glinka ogniotrwała, wapno, nafta, benzyna, smary, jaja, masło, otręby, makuchy, drób, cynk i ołów nierafinowany, parafina.

Norwegja.

Śledzie, tran, kamień, (granit i spat), piryty.

Cukier, cement, soda.

Portugalia.

Drzewo korkowe, sardynki.

Cukier.

Rosja południowa.

Zboże, rudy żelazne, żelazo surowe, fosforyty, smary, pozostałości z destylacyi nafty, bydło.

Tkaniny wełniane i bawełniane, maszyny rolnicze, wyroby metalowe, towary galanteryjne, w ogólności fabrykaty wszelkiego rodzaju.

Rosja północna.

Nasiona olejne, len, konopie, drzewo, masa drzewna, ryby świeże i suszone, masło, wełna, skóry surowe i juchty, skórki na futra, azbest, kości, szmaty, herbata.

Cement, węgiel, koks, przędza wełniana, tkaniny wełniane, żelazo, towary żelazne, maszyny rolnicze, cykorja, chmiel, kapusta, cukier, spirytus, skóry surowe i wyprawione, wyroby metalowe, papier, ochra, nawozy sztuczne.

Rumunja.

Zboże, nasiona olejne, ryby świeże.

Węgiel, koks, soda, tkaniny wełniane i bawełniane, żelazo, wyroby żelazne, maszyny rolnicze, papier cygaretowy.

Serbja.

Śliwki suszone, rudy (Bośnia).

Tkaniny wełniane i bawełniane, żelazo i towary żelazne.

Szwajcarja.

Przywóz.	Wywóz.
Sery, chemikalja, jedwab, narzędzia żelazne i maszyny, aluminjum, czekolada.	Drzewo i deski, jaja, krochmal, cukier, spirytus, otręby, makuchy, nafta, benzyna, smary, soda.

Szwecja.

Ryby, śledzie, granit, szpat, rudy żelazne, celluloza, żelazo (gatunki specjalne).	Makuchy, soda.

Turcja europ. i Azja mniejsza.

Liście tytoniu, figi, orzechy, rodzynki, daktyle, garbniki (knopry walonea).	Deski, cukier, spirytus (wódki), cement, węgiel i koks, tkaniny wełniane i bawełniane, żelazo i towary żelazne, wyroby fajansowe i porcelanowe.

Włochy.

Jarzyny, winogrona, orzechy, morele, brzoskwinie, wiśnie, cytryny, pomarańcze, migdały, kasztany, oliwa, marmur, asfalt, siarka, jedwab, makaron, krochmal ryżowy, salami.	Deszczółki, krochmal, soda.

Węgry.

Pszenica, jarzyny, winogrona, morele, brzoskwinie, wiśnie, śliwki świeże i suszone, melony, kawony, sadło, słonina, salami, bryndza, piryty, wino.	Nasiona buraków cukrowych, węgiel, koks, soda, tkaniny wełniane i bawełniane, wyroby żelazne, maszyny rolnicze, ropa, nafta, smary, sole potasowe, superfosfaty.

Zjednoczone Stany Północnej Ameryki.

Zboże, bawełna, drzewo orzechowe, cedrowe, mahoniowe i palisandrowe, żywica, guma, tłuszcze zwierzęce, skóry i skórki na futra, oleje roślinne, terpentyna, nikiel, miedź, maszyny.	Groch, fasola, nasienie koniczyny, nasiona buraków cukrowych, wiklina koszykarska i wyroby koszykarskie, skóry surowe, wosk ziemny, parafina.

Wyłuszczone powyżej rynki zakupu i zbytu, rozdzielone na morza, do których ciążą — tworzą następujące grupy:

Morze Bałtyckie.

Danja, Finlandja, Niemcy północno-wschodnie, Rosja północna i Szwecja.

Morze Północne i Ocean Antlantycki.

Afryka zachodnia i południowa, Ameryka południowa, Anglja, Argentyna, Belgja, Brazylja, Floryda, Francja, Hiszpanja, Holandja, Kanada, Niemcy północno-zachodnie, Norwegja, Portugalja i Stany Zjednoczone Północnej Ameryki.

Morze Adrjatyckie.

Włochy, Serbja, Państwa Południowo-Słowiańskie i Albanja.

Morze Czarne i Azowskie.

Bułgarja, Rosya południowa, Rumunja, Turcja europejska i Azya Mniejsza.

Morze Śródziemne, Kanał Suezki i Ocean Indyjski.

Australja, Chiny, Japonja, Egipt, Grecja, Indje holenderskie, Indje Wschodnie, a pozatem Persja, Arabja, Trypolis, Tunis, Marokko, Cypr.

Pozostałe terytorja, względnie północne obszary niektórych, wymienionych już w innych grupach państw, tworzą grupę osobną, pozbawioną wprawdzie dostępu do morza, ale natomiast mającą do dyspozycji potężną drogę wodną śródziemną, są to:

Państwa Naddunajskie.

Austrja niemiecka, Bułgarja, Czechy i Saksonja (przez kanał Dunaj-Łaba), Niemcy południowe, Serbja, Szwajcarja (projektowany kanał Dunaj-Ren) i Węgry.

Grupa pierwsza i ostatnia wypadają z dalszej kalkulacji, ponieważ sposób transportu jest tu niewątpliwy.

Dla pozostałych grup przyjmuję do porównania 4 porty, a mianowicie: Gdańsk, Hamburg, Rjeka i Gałacz (Sulina) i cztery węzły polskiego ruchu handlowego to jest: Warszawa, Poznań, Kraków, Lwów.

Dalsze obliczenia opieram na następujących zasadach, względnie założeniach, a mianowicie:

1) na rzeczywistej długości dróg żelaznych już istniejących (długość drogi żelaznej do morza Czarnego obliczona na Odessę).

2) na założeniu, że sieć dróg wodnych będzie w przyszłości rozbudowana jak na dołączonej mapie, a w szczególności, że polskiemu handlowi będą stały do dyspozycji następujące śródziemne drogi wodne:

a) Kanał, łączący Wartę przez Noteć i Kanał Bydgowski z Wisłą, przez co skróci się droga wodna z Poznania do Gdańska o 233 km.

b) Kanał, łączący Wartę z Odrą i Wisłą, przez Prosnę i Przemszę, który stworzy dla Poznania połączenie z kanałem Wisła-Odra-Dunaj.

c) Kanał Wisła-Odra-Dunaj.

d) Kanał Dunaj-Sawa z Vukowaru do Samaca.

e) Uregulowana, względnie skanalizowana Kulpa (dopływ Sawy) wraz z kanałem Kulpa-Adrja.

f) przynajmniej jedna z następujących dróg wodnych do morza Czarnego, a to albo: Wisła-Bug-Dniepr, albo Wisła-Dniestr, albo też Wisła-San-Prut;

3) Na założeniu, że transport drogą żelazną jest o 50% droższy od transportu drogą wodną śródziemną, a za to ten ostatni jest 4 kroć droższy od transportu morskiego, czyli, że koszt transportu morskiego do transportu rzecznego lub kanałowego i do transportu drogą żelazną stoi w stosunku jak **1 do 4 do 6.**

Formułka ta, uznana przez teorję, a odnosząca się oczywiście tylko do transportu wielkich ciężarów, dla którego są przewidziane najniższe taryfy kolejowe i kanałowe, umożliwi wypośrodkowanie najtańszej drogi bez obliczeń efektywnych kosztów transportu. Skoro się bowiem drogę żelazną (mnożąc jej długość przez 6) a drogę rzeczną lub kanałową (mnożąc jej długość przez 4) sprowadzi do wspólnego mianownika drogi morskiej, to z porównania otrzymanych w ten sposób cyfr wyniknie droga najkrótsza, a więc „caeteris paribus“ najtańsza.

4) Dla wyrównania niedokładności przeprowadzonego w ten sposób obliczenia, zastosowuję pewien współczynnik ostrożności i przyjmuję, że jeżeli odległość przez Gdańsk nie jest ponad 20% dłuższą od odległości przez inny port, to droga, prowadząca przez port polski ma być uważana za najkrótszą.

C. d. n.

Michał Wójtkiewicz.

O UMIĘDZYNARODOWIENIU DRÓG WODNYCH.

Ogólne zagadnienia komunikacji.

Dla omówienia sprawy umiędzynarodowienia dróg wodnych Polski, czy chociażby jednej z tych dróg, należy sformułować sobie, na czem polega zagadnienie dróg wodnych w teraźniejszych czasach.

Wiek XIX wynalazł, udoskonalił i rozpowszechnił typ dróg uniwersalny w postaci kolei żelaznych, które jednakowo służyły zarówno do kursowania zbytkownych ekspresów, jak i do ciężko naładowanych pociągów z rudą, węglem, lub nawet z kamieniami. Jak wiemy, w wagonach kolei żelaznych wożono cegłę z Czech do Szwajcarji (najniższa taryfa kolejowa w Rosji między Królestwem a Ukrainą wynosiła $\frac{1}{140}$ kop. od pudowiorsty, czyli 1.10 cent. od tonny i klm.).

W najwięcej uprzemysłowionych okręgach Europy zachodniej można uważać sieć kolejową istniejącego typu za wykończoną.

Zmiany, zachodzące w warunkach bytowania nowoczesnych społeczeństw, jak wzrost gęstości zaludnienia, wytwarzanie się olbrzymich miast i rejonów przemysłowych, wymagały ciągłego zwiększenia pracy transportowej, wykonywanej przez środki komunikacyjne.

Dla zachowania równowagi w warunkach egzystencji i zapewnienia niezbędnego w tym kierunku postępu, gospodarka krajowa wymagała uruchomienia coraz większych mas surowców i przytem na coraz większe odległości, co mogło być uskuteczniane bez pogorszenia warunków produkcji tylko przy równoczesnem zmniejszeniu kosztów przewozu.

Zniżenie kosztów transportu dla tanich surowców jest obecnie koniecznym warunkicm dalszego rozwoju nowoczesnych uprzemysłowionych społeczeństw.

Polska, mniej uprzemysłowiona od niektórych krajów zachodniej Europy, nie odczuwała, może, dotąd tak ostro tej potrzeby bardzo tanich dróg przewozowych dla surowców. Potrzeba ta po części znajdowała może zadośćuczynienie w tanich taryfach kolei rosyjskich, opartych, obok wielkich odległości przewozu, na nizkim poziomie wymagań pracowników.

Jak wiadomo, przeciętne koszty pudowiorsty na kolejach Europy zachodniej wynosiły $\frac{1}{35}$ — $\frac{1}{40}$ kop., a na kolejach Nadwiślańskich $\frac{1}{60}$ kop., i tylko na kolei Wiedeńskiej koszty te zbliżały się do norm Zachodu.

Dzisiaj tani pracownik kolejowy przechodzi w Polsce do przeszłości, i tani transport musi być osiągnięty innym sposobem, by interesy społeczeństwa nie stanęły w kolizji z dążeniami rzeszy kolejarzy.

Jeżeli nie zaraz, to w najbliższej przyszłości rozwój ekonomiczny Polski i możność zapewnienia znośnego bytu ludności będzie zależeć od udcskonalenia dróg przewozu surowców.

Pod tym względem samodzielna Polska na równi z resztą państw samodzielnych świata powinna mieć rozwiązane ręce. Inaczej, samodzielność Polski nie będzie pełną, i wcześniej, czy później, parta koniecznością ekonomiczną, Polska ludowa będzie zmuszona walczyć o tę brakującą jej część prawa do rozwoju w pełni sił żywotnych.

W środku XIX wieku kolei żelazna uniwersalna, pasażersko-towarowa wydawała się być najodpowiedniejszym do wymagań czasu typem drogi.

Wzrastającej potrzebie taniego przewozu surowców dawano zadośćuczynienie w ten sposób, że kolej żelazną uważano za przedsięwzięcie konieczne dla przewozu towarów droższych, lub chociażby dla zadośćuczynienia potrzebom strategicznym, su-

rowce zaś wożono, jako ładunek dodatkowy. Odpowiednio do tego od surowców wymagano opłaty tylko dodatkowych kosztów rozszerzenia linji i eksploatacyi. To doprowadziło do teorji, że każdy rodzaj towaru powinien płacić za przewóz tyle, ile zapłacić może, byle nie mniej od tego, co wynoszą dla kolei dodatkowe koszty, wynikające z przewozu tego towaru.

Zbudowane na tej podstawie tablice taryf pozwalały bez straty dla kolei, jako przedsiębiorstwa dochodowego, wozić nadzwyczaj tanio surowce.

W ten sposób w Niemczech zniżono taryfy kolejowe do 1,8 centyma od tonny i kilometra. We Francyi koleje prywatne, walcząc z kanałami, próbowały zniżać taryfy do 1,6 centyma, a między Królestwem i Ukrainą istniała taryfa 1,1 centyma.

Przewóz pasażerów wykonywano przytem na tych samych zasadach, co i przewóz surowców za opłatą możliwie nizką.

W ten sposób całą egzystencję kolei, jako przedsiębiorstwa dochodowego, a przynajmniej samoopłacającego się, oparto na przewozie towarów zdolnych opłacać wyższe taryfy.

Wynik takiego systemu taryf był doskonały. Ruch na istniejących kolejach wzmagał się, nowe koleje budowano, taryfy stale zniżano i koleje stale przynosiły conajmniej zadawalający procent od wyłożonego kapitału; 4,5% w Anglji i Francji i 7% w Prusach.

Zachowanie dla Polski swobody działań koniecznej dla takiejże polityki taryfowej, jest niezbędnym warunkiem rozszerzenia sieci dróg żelaznych.

Zniżenie taryf kolejowych dla surowców ma swoją granicę, przy tem bardzo różną w poszczególnych wypadkach. Bardzo nizkie taryfy mogą być stosowane na kolejach wybudowanych dla większego ruchu niż ten, jaki ma miejsce w rzeczywistości. Jeszcze niższe taryfy są możliwe w wypadku jednostronnego ruchu droższych towarów, jeżeli surowce idą w kierunku przeciwnym (t. zw. próżnym) i mogą być ładowane do powracających opróżnionych wagonów.

Te najwięcej pomyślne warunki dla stosowania nizkich taryf znikają w miarę zwiększania ilości przewożonych surowców, które stają się wtedy głównym rodzajem towaru.

Przykład walki kolei z kanałami w północnym okręgu górniczym Francji każe mniemać, że przy przewozie surowców, jako głównego towaru, najniższa taryfa, umożliwiająca rozszerzenie linji odpowiednio do wzrastających wymagań, wynosi dla Francji od 2,5 do 3,0 cent. od tonny kilometra, a nieco mniej dla Niemiec i jeszcze mniej dla warunków rosyjskich.

Przy takim wzmożonym przewozie surowców powstają warunki odpowiednie dla budowy drogi specjalnej dla ich przewozu. Taka droga specjalna nie potrzebuje być koniecznie drogą wodną.

W Niemczech studjowano projekty dróg specjalnych wę-

glowych o torze żelaznym ze zwiększoną szerokością toru i zwiększonym wagonem o ruchu jednostajnym, umożliwiającym przepuszczenie większej liczby pociągów, niż przy mieszanym ruchu pasażerskim i towarowym.

Droga wodna jest tylko poszczególnym rozwiązaniem technicznym szerszego zagadnienia drogi specjalnej towarowej, uzupełniającej sieć kolei żelaznych uniwersalnych.

Jak na dziś, najlepszym rozwiązaniem zagadnienia dróg specjalnych pozostają drogi wodne, i w tym kierunku od końca XIX wieku zdążają usiłowania Francji i Niemiec. Nad drogami wodnemi zaczęły też pracować przed wojną i inne państwa: na pierwszem miejscu Ameryka, a potem Rosja, Austrja, Włochy i Anglja.

Znaczenie reformy w organizacji transportu, wynikającej z powołania do pracy obok dróg uniwersalnych jeszcze dróg specjalnych w postaci dróg wodnych wewnętrznych, można ocenić z tego, że już na początku bieżącego stulecia ilość tonn kilometrów, przewiezionych przez drogi wodne, wynosiła we Francji 20 proc., a w Niemczech 25 proc. ogólnego kilometrycznego tonażu dróg żelaznych i wodnych. Ze względu na większą długość połączeń tych samych punktów drogami wodnemi w porównaniu do kolei, przytoczone cyfry należy zniżyć dla ustalenia prawidłowej proporcji i podziału dokonanej pracy mniej więcej do 12 i do 18 procent.

Ze statystyki przewozu towarów wypada, że skłonność do korzystania z dróg wodnych wykazują towary, przewóz których stanowi połowę całej pracy transportu. Z czasem stosunek ten, w miarę wzrostu odległości przewozu surowców, musi zwiększyć się jeszcze.

Przyjmując pod uwagę ruch pasażerski, należy mniemać, że na drogi wodne, w czasach już nie tak odległych, może przypaść $^1/_3$ pracy transportowej, dokonywanej przez koleje i drogi wodne, wliczając w to i ruch pasażerski.

Z tego wypada, że drogi wodne w czasach teraźniejszych nawet w krajach, gdzie dla tych dróg najwięcej zrobiono, są dopiero w stadjum tworzenia.

To zdanie znajduje potwierdzenie w tak zwanych wielkich programach budowy dróg wodnych, obliczanych co najmniej na setki miljonów, a nawet miljardy, wystawianych przez wszystkie państwa świata cywilizowanego.

Jeżeli Polska pozostała w tyle, to wymaga to tylko większego pośpiechu, by nie dać wyprzedzić się nawet Włochom, które już miały przed wojną swój program paruset miljonowy rozwoju dróg wodnych i opracowały szerszy.

Zagadnienie dróg wodnych w rozpoczynającej się epoce pracy pokojowej polega dla świata całego, a w tej liczbie i dla Polski na tworzeniu, w związku z ogólną siecią komunikacyjną w postaci dróg uniwersalnych o typie kolei XIX wieku, dodat-

kowej sieci dróg specjalnych towarowych w postaci dróg wodnych o typach, które będą ostatecznie ustalone dopiero w w. XX.

Z tego punktu widzenia należy podchodzić do kwestji umiędzynarodowienia dróg wodnych wewnętrznych i żądać dla Polski tych samych warunków, w jakich ta sprawa rozstrzygała się dotąd i będzie się rozstrzygać w przyszłości przez inne samodzielne społeczeństwa.

O umiędzynarodowieniu komunikacji.

Zasada międzynarodowości dróg dotychczas została zastosowaną tylko do dróg morskich. Poza tem spotyka się tylko w postaci wyjątków.

Umiędzynarodowienie dróg morskich wynika po pierwsze z tego, że te drogi są dane przez samą przyrodę i utrzymanie ich nic, albo prawie nic w porównaniu do przynoszonych korzyści nie kosztuje ich posiadaczy, po drugie z tego, że ochrona tych dróg przed używaniem ich przez nieupoważnionych przedstawiałaby wielkie trudności.

Wszelkie uchylenie się w poszczególnych wypadkach dróg morskich od ogólnej zasady jest wielce niedogodne, jako przeszkadzające najlepszemu wykorzystaniu całości tych dróg według przyjętego ogólnego systemu eksploatacji.

Jest to ogólną zasadą, że istnienie w sieci swobodnych dróg połączenia niezależnego przynosi w bilansie ogólno społecznym daleko większe straty, niż wynoszą zyski finansowe tego połączenia. Na podstawie tej zasady w 1879 roku we Francji był postanowiony ostateczny wykup kanałów prywatnych przed rozpoczęciem ulepszenia sieci wodnej. Na tejże podstawie rządy trzymają w swym ręku taryf kolei prywatnej, wypłacając im w zamian gwarancję dochodów.

Gdy idzie o budowę części dróg morskich, wymagających wydatków, zasada międzynarodowości ustępuje nawet i tu miejsca przedsięwzięciom czysto narodowym.

W ten sposób budują się morskie porty. Kanał Suezki powstał, jako przedsięwzięcie francuskie, kanał Koryncki — greckie, kanał Kiloński — niemieckie i kanał Panamski — amerykańskie.

Poza drogami naturalnemi morskiemi warunkom umiędzynarodowienia najwięcej odpowiadają koleje żelazne tam, gdzie budowa ich sieci jest mniej więcej zakończoną i gdzie te koleje samoopłacają się w zupełności.

Jednakże ewolucji w tym kierunku zauważyć się nie dawało, przeciwnie, ujawniała się tendencja odwrotna.

Rzeczywiście, racjonalnie prowadzona kolej akcyjna, wolna od wszelkich uprzedzeń i sympatji narodowych, goniąca jedynie za zyskiem, a w tym celu dążąca do pozyskania dla przewozu jak największej ilości towarów i do rozszerzenia sieci, przez co

spełnia mimowolnie swe przeznaczenie w gospodarce ogólnoludzkiej, pod względem swego charakteru zbliża się najbardziej do kolei umiędzynarodowionej.

Jednakże, o ile zachodziły zmiany w systemie gospodarki kolejowej, to zmiany te dążyły stale w odwrotnym kierunku, mianowicie do upaństwowienia czyli unarodowienia kolei prywatnych. Wnioski odwrotne miały cechy uznania bankructwa Państwa lub przynajmniej jego nieudolności.

W dziedzinie dróg wodnych wewnętrznych zasada dróg państwowych, czyli narodowych, panuje dotychczas jeszcze powszechniej, niż w kolejnictwie.

Wszelka reforma dróg wodnych wewnętrznych rozpoczyna się od wykupu dróg wodnych akcyjnych, reprezentujących tendencje międzynarodowe, właściwe wszelkiemu wielkiemu kapitałowi.

W ten sposób, po długich bezskutecznych próbach stworzenia sieci dróg wodnych akcyjnych i akcyjno-państwowych (t. j. o systemie mieszanym), została przedsięwzięta w roku 1879 przez Freiçinet'a wielka przebudowa dróg wodnych Francji, połączona z wykupem kanałów akcyjnych. Ameryka i Niemcy budowały drogi wodne państwowe. Te ostatnie ujmowały w swe ręce nawet porty rzeczne akcyjne, przez udział w przedsiębiorstwach akcyjnych, pozostawiając innym akcyonarjuszom akcje, zwane uprzywilejowane, skazane właściwie z czasem na przymusowy wykup. Tak był zbudowany port w Toruniu.

Nawet Anglia, posiadająca doskonałe koleje prywatne, przynoszące 3, 5% i zaniedbane drogi wodne z kapitałem akcyjnym 18 milionów funtów st., przynoszącym 3%, uznaje za potrzebne upaństwowienie swych dróg wodnych przed ich przebudową.

Już przykład wyspiarskiej liberalnej Anglji obala przypuszczenie, które mogłoby powstać w stosunku do Niemiec, że zasada dróg wodnych państwowych zastosowuje się w celach imperjalistycznych protekcyjno-militarnych.

Charakter sieci dróg wodnych Francyji, obsługujących przeważnie transport ściśle wewnętrzny, wolny od celów i wpływów wielkiej polityki międzynarodowej, potwierdza przykład Anglji.

Zasada, wymagająca upaństwowienia dróg wodnych wewnętrznych, przeciwna zasadzie umiędzynarodowienia, musi mieć inne głębsze podstawy, wynikające z stosunków ekonomicznych współczesnych społeczeństw, a nie tylko służenie celom imperjalistycznym, skoro jest tak ogólnie stosowaną; ta powszechna zasada nie może być bez głębszych rozważań pominięta przy układaniu warunków, w których ma się rozwijać naród Polski.

Niezdatność dróg wodnych do umiędzynarodowienia.

Dla umiędzynarodowienia jakichkolwiek dróg jest koniecznym warunkiem, by umiędzynarodowienie zapewniało tym drogom nie tylko egzystencję, lecz i dalszy rozwój w przyszłości. Jednym z głównych warunków do tego jest ten, by umiędzynarodowione drogi zapewniały uczestnikom wyraźne korzyści bez większych nakładów trudnych do podziału.

Drogi wodne wykazują dotychczas cechy wprost odwrotne. Przedewszystkiem drogi wodne wymagają wielkich nakładów. Koszty budowy dróg wodnych Francji do 1879 roku są obliczane na 1·1 miljarda franków, a do czasów ostatnich te koszty wzrosły do 2 miljardów.

Koszty budowy dróg wodnych w Prusach do 1905 roku wynosiły dla rzek regulowanych 272.53 miljona marek i dla rzek kanalizowanych i kanałów 247.41 miljonów, razem 520 miljonów. Po doliczeniu do tego 334.58 miljonów kosztów przewidzianych prawem 1 kwietnia 1905 roku, koszty budowy dróg wodnych pruskich, wynoszą obecnie około 850 miljonów marek.

Na utrzymanie dróg wodnych na początku bieżącego stulecia Francja wydawała rocznie około 18 miljonów franków, Prusy około 16 miljonów marek.

Usiłowania do uzyskania z opłat żeglugowych środków do pokrycia wydatków na drogi wodne, dotychczas dały wyniki zupełnie niedostateczne. Tak we Francji, od czasu wznowienia opłat żeglugowych w 1804 roku i do powtórnego ich zniesienia w 1879 roku najwięcej co się dało osiągnąć w wyjątkowo szczęśliwe lata, to pokrycie bieżących rocznych wydatków bez kosztów administracyi, nie mówiąc już o procentach od zaciągniętych pożyczek.

W Prusach opłaty żeglugowe na kanałach i rzekach kanalizowanych pokrywały mniej więcej bieżące wydatki, lecz za to z kosztów utrzymania rzek regulowanych tylko 1 miljon pokrywały opłaty, a 9.6 mil. ponosiło państwo.

Na początku bieżącego stulecia drogi wodne, doliczając do bieżących dodatków na utrzymanie jeszcze 3.5% na kapitał budowy, i odejmując dochody z dróg wodnych, kosztowały corocznie Francję 70 miljonów franków, a Prusy 30 miljonów marek.

Dla Francji daje to drugie tyle, co wynoszą koszty frachtu, a dla Prus połowę.

Nie jest to niczem wyjątkowym w historji budowy komunikacji, gdyż oprocentowanie sum, wypłaconych przez Francję w postaci gwarancji kolejom akcyjnym, wynosi na tonnę kilom. przewiezionych towarów tyleż, co i oprocentowanie kapitałów, włożonych w drogi wodne.

Określone normy niezbędnego subsydjum państwowego dla budowy nowych dróg wodnych dało w czasach ostatnich prawodawstwo Francji i Niemiec.

Francuskie prawo Boden'a z 1903 roku wymaga od zainteresowanych w budowie drogi dostarczania państwu na ich ryzyko połowy kapitału budowy, a w zamian zezwala na pobieranie opłat dla oprocentowania i amortyzacji tego subsydjum.

W Prusach prawo z 1905 roku wymaga zagwarantowania państwu ze strony zainteresowanych w budowie nowej drogi dostatecznego na utrzymanie jej dochodu z opłat i jeszcze 3.5% od 1/3 kosztów budowy.

Jak we Francji tak i w Prusach państwo zdecydowało się ponosić na korzyść żeglugi nieco więcej niż połowę kosztów budowy i utrzymania nowopowstających dróg wodnych.

Przykład Anglji nie przeczy takiej zasadzie, gdyż kanały angielskie o bardzo drobnych wymiarach, zbudowano jeszcze przed rozpowszechnieniem się kolei, nie spełniają zadania nowoczesnych dróg wodnych, a służą dla miejscowego ruchu na małe odległości, przeciętnie 20 kilometrów. Względna dochodowość tej sieci jest możliwa tylko przy niskiej cenie budowy tej sieci w dawniejszych czasach i przy tak gęstym zaludnieniu i tak wysokim stopniu uprzemysłowienia, jaki Anglja posiada obecnie.

Zdolności do dalszego rozwoju sieć ta jest zupełnie pozbawiona, a co do finansowych wyników projektowanej przebudowy sieci wodnej w Anglji, toczą się spory.

Do umiędzynarodowienia dróg wodnych w ich obecnym stopniu rozwoju istnieje przeszkoda w postaci deficytu ich bilansu finansowego.

Oczywiście, umiędzynarodowienie deficytu byłoby zadaniem niewdzięcznem i groziłoby zgubą umiędzynarodowionym drogom wodnym.

Zasada dróg wodnych do ogólnego użytku, wolnych od opłat, postawiona przez wielką rewolucję francuską, upadła w ślad za rewolucją w roku 1804. W ciągu lat 75 rządy Francji bez skutku usiłowały przekształcić drogi wodne w przedsięwzięcie, któreby choć częściowo samoopłacało się poborami. Wobec stagnacji ruchu żeglarskiego, dla wyprowadzenia dróg wodnych z beznadziejnego położenia, w jakiem znalazły się one w wyniku takich usiłowań, Francja w 1879 roku wróciła do zasady dróg wodnych wolnych od opłat.

Lecz nawet ten kraj bogaty nie uznał całkowitego przejścia na koszt rządu budowy dróg wodnych za możliwe dla siebie i znowu od 1903 roku wprowadził opłaty dla dróg nowopowstających.

Obecnie w Europie stosują się dwie teorje finansowe co do dróg wodnych wewnętrznych.

Francja daje na budowę dróg wodnych połowę kosztów

biorąc tę sumę ze zwykłych dochodów państwa, jako bezzwrotne subsydjum i przyjmuje na koszt państwa utrzymanie dróg wodnych z warunkiem zamortyzowania drugiej połowy kosztów w ciągu lat 50 i w ten sposób dąży do stworzenia w przyszłości wolnych od opłat dróg wodnych.

Niemcy mają na razie z kasy państwowej 2% kosztów budowy i dążą, w przeciwstawieniu do Francji, do sworzenia w nieokreślonej przyszłości samoopłacającej się sieci wodnej.

Anglja uznaje potrzebę wielkich wydatków na drogi wodne, lecz wątpi, czy te wydatki mogą być opłacone dochodami sieci wodnej, i nie waży się też dotąd na poniesienie tych wydatków w postaci subsydjum państwowego dla żeglugi wewnętrznej, czyli skłania się do teorji niemieckiej dróg samoopłacających się.

Przy debatach nad umiędzynarodowieniem dróg wodnych trzeba pamiętać, że niezbędna dla dalszego rozwoju ludzkości sieć wodna nowoczesna nie jest jeszcze nigdzie wybudowana, a najmniej pod tym względem uczyniono w Polsce, że więc za poważny przedmiot umiędzynarodowienia, przynajmniej w Polsce, mogą służyć dopiero mające powstać w przyszłości drogi wodne nowe, lub odpowiednie uspławienia dotychczas nieudatnych do większej żeglugi rzek istniejących.

Praktyka dotychczasowa dowodzi, że dla tworzenia dróg wodnych są potrzebne subsydja pieniężne: jedno w sumie do 2/3 kosztów drogi bez jakichkolwiek gwarancyi co do zwrotu, drugie w rozmiarach reszty sumy potrzebnej, z pewną nadzieją na to, że ta mniejsza część kosztów będzie oprocentowana według nizkiej stopy.

Ofiary, potrzebne do stworzenia sieci dróg wodnych, nie ograniczają się jednakże do subsydjum pieniężnego.

Budowle dróg wodnych mają wpływ niekiedy bardzo wielki na odwodnienie lub osuszenie przylegających terenów.

Właśnie roboty najlepiej uspławniające drogi wodne zazwyczaj bywają niebezpieczne dla rolnictwa i zdrowotności kraju.

W komisyi francuskiej 1910 roku do dróg wodnych z tego względu został obalony projekt przebudowy Sekwany na drogę morską do Paryża. W Niemczech dokonana kanalizacja górnej Odry jest obwiniana o miljardową szkodę, wyrządzoną rolnictwu. Niemieckie regulacje w końcu ubiegłego stulecia były pomawiane o zwiększenie niebezpieczeństwa powodzi, na kongresie zaś międzynarodowym żeglugi zaledwie zdołano wykazać, że takie obwinienie nie jest dostatecznie udowodnione.

Przedmiot, jak drogi wodne, wymagający dla siebie ofiar i jeszcze raz ofiar, zdawałoby się, mało nadaje się w zasadzie do umiędzynarodowienia, gdyż nie zależy chyba państwom ościennym na umiędzynarodowieniu cudzego deficytu, lub czyjejś odpowiedzialności za wyrządzone straty.

Kosztowne drogi wodne wymagają jeszcze taboru. Ten tabor znajduje się dotychczas w posiadaniu wielkiej liczby przeważnie drobnych właścicieli. We Francji komisja 1908 r. stwierdziła, że z 16.310 statków, pływających na francuskich drogach wewnętrznych, 8451 znajduje się pod osobistem kierownictwem właściciela. W Niemczech w 1907 roku istniało 16.976 oddzielnych przedsiębiorstw żeglugowych.

Tak rozdrobniona żegluga nie posiada właściwej kolejom zdolności do utrzymania od każdego towaru stałej ceny swych usług, którą ten towar zdolen jest opłacić, lecz w pogoni za pracą niweluje swe frachty odpowiednio do najniższych stawek, przez co wyrywa dochody kolejom i przetwarza je w korzyści pośrednie dla kraju, zamiast wpływów pieniężnych do kasy państwa. Lecz zarazem, źle zorganizowana żegluga prywatna na mało rozwiniętej dotychczas sieci wodnej, nie zawsze jest zdolna rywalizować z najniższemi dostępnemi dla kolei kosztami przewozu perjodycznych kategorji towaru i wymaga od państwa ochrony przed konkurencją kolei, gotowych w ostateczności wozić bez wszelkiego zysku po już wybudowanych torach.

Tak, we Francji, taryfy konkurencyjne kolei, jak to stwierdza w swym referacie angielski urzędowy delegat inżynier Lindlej, są na drogach do Paryża sztucznie utrzymywane na wysokości, zabezpieczającej żeglarzom niezbędną dla ich egzystencji wysokość frachtów.

W Prusach znowu po ciężkim dla żeglugi roku 1904 Landtag był zmuszony rozważać wniosek o rządową zapomogę dla zrujnowanych żeglarzy, a po roku 1911 zwrócił im dochody rządowe otrzymane tego roku z dróg wodnych.

Stan taki żeglugi wymaga, obok ulepszenia sieci dróg wodnych, także reformy jej eksploatacji żeglugowej.

Początek reformy zaznaczył się jeszcze przed wojną w dwóch kierunkach. Państwo rozpoczęło reformę od prób monopolizowania pewnej, najwięcej nadającej się do tego, części działalności przedsiębiorstw żeglugowych, w postaci trakcji mechanicznej na kanałach. Przedsiębiorstwa zaś prywatne żeglugi na całej przestrzeni od Wołgi do Renu, począwszy od końca ubiegłego stulecia, przechodzą od jednej próby zrzeszenia się w całość do drugiej, czyniąc to drogą tworzenia wielkich akcyjnych towarzystw, syndykatów i trustów.

Proces ten ma wybitne znaczenie dla dróg wodnych, gdyż w wyniku może podnieść zdolność wodnego transportu do ponoszenia opłat na pokrycie kosztów budowy i utrzymania drogi, co spowoduje prędkie rozszerzenie sieci wodnej na wzór kolejowej i zapoczątkuje erę pełnego rozkwitu komunikacyi tego rodzaju.

Dla tego też nie można bronić drobnych przedsiębiorstw. Wskazany proces grozi jednak zarazem powstaniem szeregu zupełnie nowych komplikacji w zakresie transportu wodnego, co

się już zaznacza na wielkich drogach wodnych, gdzie istnieją przedsiębiorstwa żeglugowe na olbrzymią skalę: po pierwsze więc, wśród żeglarzy zaczyna się rozłam co do wymagań stosownych do drogi wodnej: gdy wielkie przedsiębiorstwa wymagają jaknajdoskonalszego technicznie typu drogi, przedsiębiorstwa drobne i średnie spostrzegają w tem swoją zgubę. Jest to analogiczne do tego, gdy woźnica woli grzeznąć w błocie, niż być zamienionym przez autobus na drodze przebudowanej na szosę.

Dla państwa jest to jeszcze jednym wypadkiem walki wielkiego kapitału z drobnym, wypadkiem tymbardziej kłopotliwym, że rozstrzygnięcie zależy od państwa, ponoszącego koszty budowy i utrzymania drogi i że wspierani dawniej drobni przemysłowcy muszą być świadomie przyniesieni przez państwo w ofierze dla postępu w dziedzinie transportu.

Po drugie, dalszą komplikacją jest nowa postawa przedsiębiorstw żeglugowych względem społeczeństwa po przejściu ich do rąk wielkiego kapitału, znającego się dobrze na potędze syndykatów. Przed społeczeństwem, wymagającem usług żeglugi, wstaje już nie tłum drobnych i średnich przedsiębiorców, zbijających ceny do minimum przeciętnych kosztów swojej produkcji, czyli przewozu, a zjednoczona żegluga, dyktująca ceny, zmuszająca każdy towar do dania wszystkiego, co on zapłacić może.

Dotychczas nie wyzyskana na drogach wodnych zdolność płatnicza towarów, w przyszłości, po wyminięciu poborców rządowych, nie pójdzie już do bilansu oszczędności krajowych w postaci korzyści pośrednich z dróg wodnych, lecz zostanie przelana do kas syndykatów.

Już nie suplikanci w poczekalniach ministrów będą w tych czasach nowych wyczekiwać ulg dla żeglugi, lecz w salonach finansistów będą się układać plany kampanji do walki z państwem o korzyści z dróg wodnych.

Byłoby niebezpieczeństwem dla spokoju świata, gdyby jako obrońca tych planów wielkiego kapitału wystąpiła dyplomacya państwowa.

Umiędzynarodowienie żeglugi wewnętrznej w tych warunkach byłoby krokiem ryzykownym o skutkach nieobliczalnych i niebezpiecznych dla wszystkich.

Każda sieć komunikacyjna, zamknięta w swych granicach wskutek warunków naturalnych, albo też wolą posiadacza, stanowi jedną całość bez podziału na drogi wodne i koleje.

Zarząd tą siecią ze strony państwa polega na podziale towarów do przewozu między konkurującymi arterjami i na podziale ogólnej nadwyżki tego, co przewiezione towary mogą zapłacić nad tem, co kosztuje budowa i utrzymanie sieci.

Towary tylko częściowo są przywiązane warunkami naturalnemi do tej lub innej linji. Dochody z przewozu nie mają

cechy pochodzenia w określonym stopniu od tej lub innej linji. Podstawy do wyżej wskazanego podziału towarów do przewozu i zysków z przewozu wychodzą poza sferę kompetencji przedsiębiorstwa przewozowego i znajdują swoją podstawę w potrzebach społecznych.

Państwo, zarządzające siecią, dzieli najprzód nadwyżkę tego, co towary mogą zapłacić nad pełnym kosztem transportu, pomiędzy społeczeństwem i kasą sieci komunikacyjnej. Ten podział osiąga się przez ustanowienie w drodze rozporządzenia rządowego odpowiednich opłat czy taryf na drogach przewożących towary, istotnie, lub też, choćby faktycznie nie przewożących, lecz jednakże zdolnych do konkurencji.

Jeżeli jakaś droga nie jest zdolna podołać samodzielnie włożonemu nań z pobudek ekonomji społecznej zadaniu taniego przewozu, to państwo wypłaca subsydja, jak było wskazane wyżej, dochodzące w praktyce do $^{1}/_{3}$ i nawet do połowy pełnych kosztów przewozu.

Każdy intruz w sieci komunikacyjnej, nie podlegający ogólnej dyrekcji względem dróg przylegających, odgrywa rolę rogatki drogowej dla przechodzących tranzytem towarów i ciągnie zyski, żyje i bogaci się, jak dawny niemiecki przydrożny Raubritter.

Dla dróg równoległych taki intruz jest przeszkodą do rozumnego wyzyskania zdolności płatniczej towarów i przez to jest przeszkodą do rozwoju sieci.

To też zawsze dążono do tworzenia sieci komunikacyjnych narodowych. Koleje akcyjne w rzeczywistości też są przeważnie kierowane w najważniejszych swych zarządzeniach przez państwo i na ryzyko państwa.

Pierwszym krokiem do rozwinięcia sieci dróg wodnych, stosownie do wymagań nowoczesnych, jest upaństwowienie tych dróg, jak to świadczą przykłady zaczerpnięte ze wszystkich krajów.

C. d. n.

Jabłoński.

HANDEL MORSKI I FLOTA HANDLOWA ZJEDNOCZONEJ POLSKI.

Sprawą handlu morskiego i floty myśl państwowa polska zajmowała się wtedy, kiedy pobrzeże bałtyckie należało do Polski, sprawa ta przestała istnieć od czasu utraty niepodległości i podziału państwa; w takich warunkach jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że obecnie, kiedy w sposób niemal cudowny Polacy mają znów stać się posiadaczami własnego wybrzeża, mówiąc o handlu morskim i flocie polskiej, niepodobna nawiązać wątku

rozumowań do przeszłości, nić która została zbyt dawno i nagle zerwana i stracona, nie można również opierać się na bezpośredniej teraźniejszości, ponieważ ta nie jest, nie może i nie powinna być podobną do przyszłości, jaką Polacy muszą stworzyć. Aby narzucić szkic przyszłego handlu morskiego i floty polskiej, należy niemal uciekać się do wyobraźni, wypełniając, o ile możności rozmaite części szkicu treścią, wziętą z życia rzeczywistego, odpowiednio jednak przystosowaną.

Rozbiór Polski i wcielenie części jednolitego polskiego organizmu gospodarczego do trzech różnych i wrogich Polsce państwowości z biegiem czasu doprowadziły do tego, że części te, pozostając narodowo i kulturalnie, można powiedzieć jednolite, pod względem gospodarczym stały się obce i częstokroć wrogie, zależnie od tego, czego wymagał ogólny kierunek polityki gospodarczej danego państwa. W ten sposób wytworzyły się trzy gospodarstwa polskie, jeżeli je wolno za takie uważać, kiedy kierowane były nie przez Polaków i nie w imię publicznego dobra polskiego, zwrócone frontem każde w stronę właściwej metropolji, plecami wzajemnie do siebie i uprawiając taką politykę gospodarczą, jaka im była narzucona. Każda z trzech części zeszła do roli kresów państw, w jakie były wcielone. Uprawiając z musu politykę państwową właściwej metropolji, każda z części coraz dalej odbiegała od swoich warunków naturalnych, dostowując się do wymagań, ograniczeń i roli, jaka jej bywała wyznaczona. Poczucie wspólności gospodarczej zatracało się coraz bardziej, możność zaś dokładnego określenia stanowiska, jakie zajmowały dzielnice polskie w całokształtach gospodarczych państw zaborczych, była hamowana, częstokroć unicestwiana przez właściwe prowadzenie statystyk, nie uwzględniających odrębnych interesów polskich. Dlatego też nigdy nie można było dokładnie podsumować ogólnego dorobku polskiego, a w chwili obecnej niepodobna znaleść i z brać dostateczny materyał faktyczny, na którym możnaby budować obraz przyszłości.

Trzy dzielnice polskie zwrócone twarzą ku swym rozkazodawcom, rządom państw rozbiorczych, miały i swoje właściwe kierunki handlowe, nic wspólnego nie mające z przyrodzonym kierunkiem polskim, Królestwo kongresowe było zapatrzone na wschód, upośledzona Galicja była wyzyskiwaną przez przemysłową część Austrji, Poznańskie brało udział w ogólnym dobrobycie pruskim, umiejętnie i pracowicie wyzyskując udzieloną mu rolę. Tym kierunkom handlowym odpowiadały środki komunikacyjne w postaci linji kolejowych i dróg wodnych. Najbardziej i najgorzej wynaturzone wyglądały one w Królestwie, łączyły bowiem kolejami Zagłębie i wschodnią część kraju dość ściśle z Rosją, utrzymując natomiast całe południe w stanie niemal zupełnej izolacji od Galicji i łącząc z Poznańskiem o tyle, o ile wymagały tego interesy tranzytu. Wisła, pocięta na części

należące do trzech państw, zaniedbana zupełnie w granicach Królestwa Kongresowego, jako arterja komunikacyjna nie grała właściwie żadnej roli. Jeżeli można krótko scharakteryzować kierunek ruchu handlowego na ziemiach polskich, to był on z zachodu na wschód, albo odwrotnie.

Z pozyskaniem pobrzeża Bałtyku i portu Gdańskiego, jako uwieńczenia dzieła zjednoczenia ziem polskich, zarówno układ wewnętrzny gospodarczy zjednoczonego kraju jak i kierunek ruchu handlowego, a więc komunikacji, ulegnie zasadniczej zmianie. Usunięcie sztucznie wzniesionych pomiędzy dzielnicami granic stworzy stopniowo jednolity obszar gospodarczy, który będzie się różnicował jedynie w zależności od właściwości gleby, bogactw kopalnych, czy leśnych, czy też łatwości i obfitości środków przewozowych i większej gęstości zaludnienia. W ten sposób powoli powstanie nowy podział kraju na okręgi charakteryzujące się bardziej wybitnym rozwojem jednej jakiejś gałęzi gospodarczej kraju czy to rolnictwa, czy też przemysłu.

Obecnie główne kierunki handlowe i komunikacyjne stracą swe dominujące znaczenie. Jedynym wykładnikiem nieomylnym przyrodzonego kierunku ruchu handlowego na ziemiach polskich będzie znów Wisła, jak była w nim w czasach, kiedy cały jej bieg należał do Polski, Wisła i jej dopływy pozyskają znów to olbrzymie znaczenie, jakie miały dawniej i powinny były mieć zawsze w życiu gospodarczem polskiem, muszą stać się znowu arterjami roznoszącemi soki ożywcze po całym organiźmie. I dopiero z tak rozumianą Wisłą i jej dopływami pozyskują właściwą wartość, port Gdański jest ukoronowaniem całego układu, który przy należytem jego zrozumieniu i wyzyskaniu może i powinien stać się podwaliną przyszłej potęgi Polski. Port Gdański wprowadza Polskę w bezpośrednie obcowanie ze wszystkiemi krajami świata, umożliwia przyjęcie udziału w handlu wszechświatowym, usuwa wszelkiego rodzaju pośrednictwo, na jakie skazanym bywa kraj, odgrodzony od reszty wałem wrogich sąsiadów. Dlatego system rzeki Wisły i port Gdański należy rozpatrywać jako jedną całość, jako jeden zupełny system, od którego zależy sprawność całego organizmu gospodarczego kraju. Stąd oczywisty wniosek, że dla sprawności działania portu Gdańskiego niezbędnem jest uporządkowanie Wisły i jej dopływów, uczynienie jej spławną w całym biegu, począwszy conajmniej od Krakowa, uregulowanie jej dopływów, na początku chociażby głównych, zmodernizowanie zgodnie z nowoczesnemi wymaganiami istniejących połączeń kanałowych z Niemnem i Dnieprem, budowa nowych, jak naprzykład połączenie z Wartą i t. p. Bez dokonania tego dzieła, a więc bez ogarnięcia przez wpływy Gdańska całego kraju, znaczenie tego portu nie będzie wyzyskane należycie, rozkwit jego będzie wstrzymany wraz z takiemże wstrzymaniem rozwoju całego kraju. Zrozumiałem więc będzie podkreślenie na tem miejscu konieczności i nagłości po-

stawienia na pierwszym planie na równi z budową dróg żelaznych sprawy regulacyi Wisły i jej dopływów. Tylko droga wodna może zapewnić powodzenie i taniość dostawy masowych produktów, tą drogą pójdą wszystkie towary tanie, koszta przewozu, któreby zbyt obciążały towar, zaś wielkie ilości stawiałyby kolejom wymagania, którymby one nie mogły sprostać zarówno ze względu na niedostateczną sieć, jak ilość towaru itp. Jeżeli chodzi o poparcie tego przykładami, to wolno wskazać w pierwszej linji na węgiel, który tylko mając zapewnioną dostawę wodną do Gdańska z Zagłębia Śląsko-Dąbrowsko-Krakowskiego, może skutecznie konkurować z węglem angielskim i niemieckim na pobrzeżu Bałtyku; w przeciwnym razie nietylko dostęp jego do wielkich portów. jak Sztokholm, Królewiec, Libawa, Ryga, Petersburg, Helsingfors, będzie wykluczony, ale nawet w Gdańsku będzie on poważnie zagrożony pomimo opieki państwowej, jaka nad nim powinna być roztoczona. A niewątpliwie węgiel będzie jednym z głównych artykułów handlu wywozowego, decydującym o bilansie handlowym. To samo dotyczy wywozu rudy szwedzkiej, która drogą wodną dostarczana, będzie tanią i z korzyścią zastąpi rudę południowo-rosyjską, dostarczaną kolejami.

Nie znaczy to, aby wysuwanie na plan pierwszy komunikacji wodnej miało szkodzić rozwojowi sieci kolejowych, przeciwnie, oba te środki komunikacji wzajemnie się dopełniają i rozwój pierwszej będzie sprzyjał rozwojowi drugiej, czyniąc koleje bardziej rentowne dzięki temu, że będą zwolnione od przewozu towarów tanich, natomiast całkowicie oddane na usługi towarów bardziej cennych, dla których taryfy kolejowe choćby i względnie wysokie nie grają ważnej roli. Widzimy to w krajach Zachodu, gdzie wspaniale rozwinięty system wewnętrzny komunikacji wodnej nie wpływa szkodliwie na rozwój kolejnictwa.

Dominującym więc kierunkiem handlowym i komunikacyjnym w nowej zjednoczonej Polsce będzie północny z odchyleniami na zachód i wschód, w tym kierunku zdąża sieć wodna i w tym pójdzie główna sieć kolejowa. Obecny, raczej przedwojenny kierunek z zachodu na wschód i odwrotnie pozostanie jako kierunek lądowego tranzytu i rozdzielczy dla wnętrza kraju.

Aby nieco zbliżyć się do właściwego naszego zadania, spróbujemy narzucić przypuszczalny szkic handlu morskiego Polski Zjednoczonej, dla czego będziemy usiłowali określić rodzaj i ilość głównych przedmiotów, przywożonych do Polski i z niej wywożonych, dostosowując szkic ten jednak do czasu, kiedy obecny stan przejściowy i nieokreślony minie, kiedy panującą anarchię zamieni ład i twórcza praca, kiedy rolnictwo zorjentuje się w zmienionej sytuacji i weźmie właściwy kierunek, kiedy górnictwo i przemysł zacznie się rozwijać; wreszcie szkic ten narzucamy w przypuszczeniu, że ludność Polski liczyć będzie

około 36 miljonów, czyli, że w granice Polski zjednoczonej wejdzie znaczna część ziem Polski historycznej. Oprócz tego musimy przypuścić, że żegluga na Wiśle jakkolwiek nieuregulowanej jeszcze, będzie doprowadzona do możliwego porządku, a ruch kolejowy wzmocniony przez budowę najpotrzebniejszych nowych linii.

Zaczniemy od przywozu.

Najpotężniejsza i najbardziej rozwinięta gałęź naszego przemysłu włókiennictwo w warunkach Polski zjednoczonej zachowa swoje dominujące stanowisko i skoro tylko wytworzą się warunki normalne życia państwowego i gospodarczego, bardzo prędko podźwignie się z obecnej ruiny. Do tego mniemania upoważnia nas wielki stopień doskonałości, jaki osiągnęło włókiennictwo w Polsce, wielkie kapitały zaangażowane w niem, ogromny zapas wyspecyalizowanych pracowników, giętkość i umiejętność przystosowania się do zmieniających się warunków, czego dawało dowody w okresie przedwojennym, prowadząc walkę konkurencyjną na odmiennych terenach, choć wszystko było skierowane ku utrudnieniu i ograniczeniu jego rozwoju.

Prawda, polityka handlowa tej gałęzi przemysłu będzie musiała uledz żmia nomdostosowania się do zmienionych warunków, szukać nowych rynków zbytu, na starych zaś rozpoczynać po tak długiej przerwie niemal pracę na nowo i niewątpliwie w warunkach całkiem odmiennych, ale wspomniana wyżej giętkość i szybkość orjentowania pozwolą jej wyjść z tych trudności zwycięsko.

Do jakiego rozwoju dojdzie przemysł włókienniczy, nie podejmujemy się prorokować, przyjmiemy na razie, że powróci on do stanu przedwojennego, zaspakajając początkowo wzmożone zapotrzebowanie kraju, powiększonego ogromnie o nowe dzielnice, później zaś po nasyceniu kraju, zwróci się do eksportu, który dzięki połączeniu przez Gdańsk z całym światem, może mieć świetną przyszłość.

Otóż przemysł ten zużywał przed wojną następujące ilości materyałów surowych obcych:

Bawełny	około	4,100.000	pud.
Wełny	„	2,200.000	„
Przędzy bawełnianej, jutowej i kokosowej	„	850.000	„
Lnu, konopi i przędzy z nich	„	455.000	„

Połowa ilości bawełny była sprowadzana z Rosyi, do czego przemysłowcy byli zmuszeni przez politykę ekonomiczną rządu. W nowych warunkach sprowadzanie bawełny z Rosyi drogą lądową nie będzie się opłacało, niewątpliwie cała ilość bawełny niezbędnej dla przemysłu, pójdzie drogą przez Wisłę, winna być dostarczana do najbliższego od centrum przemysłu portu na Wiśle, przypuszczalnie Włocławka, czy Płocka, aby ostatnią najmniejszą część drogi odbyć koleją żelazną.

Co się tyczy wełny, to tylko 1/2 była sprowadzaną z Rosyi, mianowicie Kaukazu, reszta z Anglii i Australii. Nawet i w tym razie, gdy wełna rosyjska nie będzie zastąpiona przez angielską, będzie ona dostarczaną również drogą wodną jak bawełna.

To samo dotyczy przędzy bawełnianej, jutowej i kokosowej pochodzenia z zachodu.

Co się tyczy lnu, konopi i przędzy z nich, to były one dostarczane z północno-zachodniej części Rosyi (gubernia Pskowska), prowincyi Nadbałtyckich i Litwy kolejami, co znacznie podnosiło ich koszt. W nowych warunkach prawdopodobnie nie mniej niż połowa będzie dostarczana drogą wodną z portów pobrzeża Bałtyku do Gdańska i dalej Wisłą do Warszawy np. a stamtąd koleją do Żyrardowa.

W ten sposób na rzecz przewozu morzem przez Gdańsk lnu, konopi i przędzy wypadnie około 230.000 pud.

Ażeby skończyć z włókiennictwem, włączę jeszcze do spisu dostarczane drogą morską na Gdańsk tkaniny bawełniane i wełniane, jakie przybywały do kraju drogą lądową z zagranicy a stanowiły około 160.000 pud.

Byłoby całkiem uzasadnione dla nowych warunków cyfrę tę znacznie podnieść, ograniczymy się jednak powiększeniem jej do 200.000 pud.

Drugim wielkim działem przemysłów, który w nowych warunkach nietylko, że znajdzie nieskończenie lepsze widoki, niż je miał w czasach przedwojennych, ale który wprost żywiołowo musi się rozwinąć, albowiem tego będzie wymagał interes i państwowe stanowisko Polski — jest hutnictwo i metalurgja. Prawie, że nie potrzeba uzasadniać prawdziwości tego twierdzenia, tak jest ono oczywiste, skoro przyjmiemy pod uwagę to olbrzymie zapotrzebowanie metalu dla budowy nowych linji kolejowych, budowy taboru kolejowego, budowy statków morskich i rzecznych, urządzeń portowych na rzekach, urządzeń miejskich, zapotrzebowanie dla celów obrony państwa itd. nie mówiąc o wzmożonem zapotrzebowaniu dla celów codziennych przez ciąg czterech lat sztucznie wstrzymanem. Musimy tu zaznaczyć, że hutnictwo i metalurgja polskie znajdowały się w warunkach trudnych i pod uciskiem okręgu południowo-rosyjskiego, który miał warunki rozwoju i egzystencyi bardziej korzystne, niż nasze, gdyż posiadał na miejscu węgiel a w pobliżu wspaniałą rudę, cieszył się przytem opieką rządu. B. Królestwo, jedyna dzielnica, w której przemysł ten był rozwinięty, nie miało najpierw swego węgla koksującego się, skutkiem czego koks był sprowadzany za opłacaniem cła ze Śląska, lub z odległego południa Rosji, co ogromnie podnosiło koszt produktu, powtóre nie miało bogatych rud żelaznych, musiało więc biedne miejscowe rudy uszlachetniać przez sprowadzane z Rosyi kolejami bogate rudy krzyworoskie. Oprócz rud krzyworoskich przemysł polski zużywał znaczną ilość żelaza i stali rosyjskiej, choć z dru-

giej strony znaczna część wyprodukowanego żelaza w postaci wyrobów szła do Rosyi.

Otóż wedle danych za rok 1911 rud żelaznych było sprowadzonych

z Rosyi	27,442,000 pud.
z zagranicy	2,187.000 „
	29,629.000 „

Co do ilości przywiezionego koksu, to w danym razie sprawa ta nas nie interesuje, gdyż koks będziemy mieli swój własny śląski, albo krakowski w nieograniczonej ilości.

Ilość rudy potrzebnej dla naszego hutnictwa w przewidywaniu jego potężnego rozwoju po uregulowaniu warunków gospodarczych i społecznych w kraju, niewątpliwie znacznie przewyższy zużywaną dotychczas i nietylko spowoduje zwiększenie wydobycia krajowej, ale również i sprowadzanej z zagranicy. Sądzimy, że bez obawy możemy ilość rudy zagranicznej obliczyć na 50,000.000[1]) pud. tembardziej, że jednocześnie przypuszczamy wstrzymanie dowozów z Rosji żelaza gotowego, którego przybywało jakie 6,000.000 pud. do 8,000.000 pud. Wywóz zaś dotychczasowy do Rosji, albo jego zmniejszenie, skompensuje się przez pozyskanie ogromnych obszarów własnych, pozostających tymczasem poza sferą oddziaływania polskiego hutnictwa i metalurgii.

Otóż cała ilość rudy żelaznej 50.000.000 pud. powinna w nowej Zjednoczonej Polsce być sprowadzana nie z Rosyi kolejami, lecz drogą wodną ze Szwecyi, która również posiada znane powszechnie ze swej dobroci rudy żelazne. Rudy sprowadzane ze Szwecyi, podobnie jak bawełna, powinny być morzem i Wisłą do najbliższych ognisk przemysłu hutniczego, dzięki czemu koszt rud na miejscu spożycia będzie możliwie najmniejszy. nawiązanie w ten sposób stosunków ze Szwecyą będzie miało jeszcze i to znaczenie, że w zasadach wzajemności Szwecya będzie odbiorczynią niektórych naszych produktów, jak cukier, spirytus, o czem niżej [2]).

Potrzebne w hutnictwie i metalurgii rudy manganowe będą sprowadzane z Kaukazu również drogą wodną, nie lądową jak dotychczas. Ogólną ilość ich przypuszczalnie obliczymy na 4.000.000 pudów.

Jakkolwiek wykluczyliśmy możność dostawy do Polski żelaza z Rosyi, uważamy za prawdopodobną dostawę jego z krajów o przemyśle wyższym, między innemi ze Szwecyi, wysokich gatunków żelaza, z Niemiec i Anglii stali, oceniając ilość tę niewysoko na 2.500.000 pudów.

---

[1]) Austrja zużywała rudy cudzoziemskiej około 22,000.000 pud. w tem połowę szwedzkiej; Niemcy około 300.000 krzyworoskiej.

[2]) O ile okaże się koniecznem, czy tylko korzystnem posiłkowanie się również rudą krzyworoską, to ona niewątpliwie będzie dostarczaną drogą morską na Gdańsk, więc na zmianę omawianej pozycyi przywozu morskiego nie wpłynie.

Inne metale, których kraj nasz nie posiada a które niezbędne są w przemyśle metalowym, jak miedź, cyna, ołów, nikiel it.p. będą również dostarczane drogą wodną; nie mając danych dotychczasowego ich zużycia określamy przypuszczalnie ich ilość na nie mniej niż 750.000 pudów.

Przechodząc do gotowych wyrobów metalowych, jakie były dostarczane z zagranicy do Królestwa, wymienimy:

maszyny wogóle,	wartości 28.800.000 rb.	wag.	2.880.000 pud.
maszyny rolnicze	3.600.000 „	„	450.000 „
rowery, automobile, powozy	12.000.000 „	„	160.000 „
	Razem:		3.490.000 pud.

Znaczna część tych przedmiotów była pochodzenia niemieckiego, wszystkie zaś przybywały drogą lądową. W warunkach powojennych prawdopodobnie przewaga pod tym względem przejdzie na korzyść państw koalicyi, ponieważ jednocześnie zapotrzebowanie kraju wzrośnie i ze względu na brak tych przedmiotów i skutkiem powiększenia obszaru i ludności wyżej przytoczone liczby możemy jako minimalne pzzyjąć dla przywozu morskiego, nieco je zaokrąglając do 3.500.000 pudów.

Oprócz wyżej wymienionych wyrobów metalowych do kraju przywożono z Rosji i zagranicy noży i narzędzi stalowych i żelaznych na sumę 8.800.000 rubli przypuszczalnej wagi 440.000 pud.

Prawdopodobnie import z Rosyi tych przedmiotów ustanie i całkiem przejdzie na rzecz krajów zachodnich, a ponieważ jednocześnie znacznie zwiększy się zapotrzebowanie, więc przynajmniej całkowity, przedwojenny import należy odnieść na korzyść dostawy morskiej, licząc, że reszta będzie dostarczana drogą lądową z Niemiec, lub wyrabianą w kraju, mamy więc noży i narzędzi 440.000 pudów.

Inne wyroby metalowe, mianowicie z miedzi, wartości 4.400.000 rb. i wagi 220.000 pud. a bronzu i metali szlachetnych za 26.400.000 rb. przypuszczalnie 132.000 pud. skutkiem zubożenia ogólnego niewątpliwie w zmniejszonej ilości będą przywożone, jako przeważnie takie, bez których można się obejść, przyjmujemy więc, że nie zważając na ogromne powiększenie kraju, całkowity import będzie stanowił ledwie połowę przedwojennego dla Królestwa, zaś morski $^2/_3$ całkowitego, czyli $\frac{(220.000 + 132.0000)}{2} \times {}^2/_3 = 117.000$ pud.

Zdawałoby się najzupełniej konsekwentnem, przypuszczając wielki rozkwit metalurgii, jednocześnie przewidywać wielki import wyrobów metalowych w rozmiarach większych niż przedwojenne. Sądzimy, że niekonsekwencyi jednak niema, najpierw dlatego, że siłą rzeczy rodzimy przemysł żelazny zwróci się przedewszystkiem do gałęzi najprostszych mających zapewniony największy zbyt, lub cieszących się szczególną opieką państwa,

pozostawiając na razie na rzecz zagranicy wyroby przemysłu metalowego złożone, precyzyjne, produkcya których dla młodego przemysłu polskiego nie będzie się opłacała; następnie zaś, że wzrost przemysłu metalowego w Polsce wywołał wzmożone zapotrzebowanie z zagranicy maszyn narzędziowych, urządzeń i t. p. Dopiero w dalszem stadjum rozwoju, kiedy nasz przemysł stanie na takiej wysokości, że sam sobie będzie wystarczał, import zagraniczny zmniejszy się, ale na to trzeba conajmniej kilku dziesiątków lat, co już w zakres naszych rozważań nie wchodzi.

Do przedmiotów masowego zapotrzebowania a dostarczanych drogą wodną należy zaliczyć kamień ciosowy i kostkowy, którego ogromne ilości będą potrzebne przy uporządkowaniu miast pozbawionych odpowiednich bruków, przy budowie nowych kolei, mostów, przy regulacyi rzek i budowie portów. Kamień ten, granit, można tanio otrzymywać z Finlandyi, dostarczając jej w zamian naszych produktów. Jeżeli ograniczyć się do zabrukowywania kostkowym kamieniem rocznie tylko 50 kilometrów ulic na cały kraj, to wypadnie około 13.000.000 pud. kamienia, dodając do tego jeszcze ze 3.000.000 pud. ciosowego, otrzymamy 16.000.000 [1]). Do tej kategoryi przedmiotów należy zaliczyć także drzewo australijskie, którego w przypuszczeniu, że tylko 10 kilometrów ulic rocznie będzie wyposażone w bruki drewniane, potrzeba będzie około 700.000 pud.

Przedmiotem przywozu będzie również papier, mianowicie tanie jego gatunki, tektury i surowiec papierowy, gdyż do czasu dopóki przemysł papierniczy na wielką skalę nie rozwinie się w Galicyi, opierając się na taniej sile wodnej, korzystniej będzie sprowadzać tanie gatunki papieru z Finlandyi, produkując natomiast w kraju gatunki wyższe i wykwintne, do czego już teraz przemysł papierniczy polski jest dostatecznie przygotowany.

Papieru było dowożone z Rosyi i zagranicy według „Rocznika Polskiego“ za 5.600.000 rb. surowca zaś do wyrobu papieru za 4.800.000 rb., co wyrażając w pudach w przybliżeniu przyjmiemy 3.800.000 pudów.

Ponieważ jest zasada oczekiwać zwiększonego zużycia papieru ze względu na zwiększone potrzeby kulturalne mas, rozwój dziennikarstwa, wogóle podniesienie się życia narodowego, a pozatem przez przyłączenie terenów, które cyfry wyżej przytoczone nie obejmują, należałoby te ostatnie w zastosowaniu do zjednoczonej Polski znacznie podnieść. Przez ostrożność jednak i ze względu, że część pójdzie drogą lądową, przyjmiemy na drogę morską na Gdańsk tylko 4.000.000 pudów.

---

[1]) Że przyjęte cyfry są raczej zbyt małe, niż powiększone, wynika z tego, że w roku 1900 np. przewieziono do Gdańska kamieni blisko 3.000.000 pud. oczywiście na jego wyłączny użytek i okolicy. przez ten port obsługiwanej, gdyż kamień ten dalej wywożonym nie był.

Wyjałowienie gleby skutkiem złej uprawy, spowodowane w pierwszej linii brakiem nawozów, musi być powetowane udoskonaloną uprawą, skoro tylko warunki na to pozwolą, co pociągnie za sobą duże zużycie nawozów sztucznych, saletry chilijskiej itp. Przedmiotów tych przywożono przed wojną do Królestwa za 4.000.000 rb. wagi przyp. 2.000.000 pud.

Tą kategorję importu dla nowych warunków uważamy za usprawiedliwione powiększyć trzykrotnie, odnosząc ją jednocześnie całkowicie na rzecz dostaw morskich, czyli przyjmiemy nawozy sztuczne itp. 6.000.000 pud.

Do przedmiotów całkowicie pochodzenia obcego należą wyroby gumowe i będą sprowadzane, dopóki w kraju nie powstanie odpowiednia fabryka, oparta oczywiście na sprowadzanym surowcu. Wyroby te przywożono do Królestwa z Rosji i zagranicy za 9,200.000 rb., wagi 230.000 pud. Mając na względzie, że znaczna część tych wyrobów szła do celów technicznych, dzielnice zaś, jakie zostaną połączone z Królestwem, są uprzemysłowione i mniej od Królestwa będą zużywały gumy, sądzimy, że dla nowych warunków należy cyfrę przytoczonego importu, podwoić, całkowicie odnosząc go na rzecz morskiego, wobec tego, że nawet ewentualny import rosyjski będzie szedł z Petersburga z tamtejszej fabryki, będziemy mieli 400.000 pudów.

Z innych przedmiotów technicznych, sprowadzanych z zagranicy, lub Rosji należy uwzględnić farby, których do Królestwa przybywało za 7,200.000 rb. przypuszczalnej wagi 240.000 pudów.

Dla nowych warunków zużycia należy ocenić, jako przynajmniej dwukrotnie powiększone, z czego połowa powinna przypaść na dostawę morską, czyli na ostatnią wypadnie 240.000 pudów.

Do przedmiotów technicznych również odnoszą się garbniki sprowadzane z zagranicy za 2,000.000 rb. wagi przypuszczalnej 100.000 pudów.

Przy dwukrotnie zwiększonem ich zapotrzebowaniu przyjmiemy, że na rzecz importu morskiego przypadnie 100.000 pud.

Z przedmiotów spożywczych masowego zapotrzebowania na pierwszem miejscu należy postawić śledzie, których Królestwo spożywało za 3.600.0000 rb. ewentualnej wagi 900.000 pud. Przy taniości tego produktu, co będzie możliwe dzięki taniej dostawie morzem i Wisłą bezpośrednio z Norwegii, lub Szkocyi do najbliższych miejsc spożycia, stanie się on jeszcze bardziej rozpowszechnionym i import jego wzrośnie conajmniej dwukrotnie czyli dojdzie do 1.800.000 pudów.

Równolegle z nim będzie szedł import ryb suszonych morskich (sztokfisze), olejów rybnych, konserw, sardynek, który przypuszczalnie wyniesie 100.000 pudów.

Należy tu podkreślić, że importując z Norwegii, czy

Szkocyi śledzie i ryby morskie, możemy zapewnić sobie eksport dla naszego cukru, spirytusu, o czem niżej.

Następnym z kolei przedmiotem będzie herbata, dotychczas dostarczana do Królestwa z Rosyi za sumę 6.400.000 rb. przypuszczalnej wagi 160.000 pudów.

W nowej Polsce, za wyjątkiem niewielkich ilości wyższych gatunków dostarczanych drogą lądową, całkowite spożycie herbaty będzie pokrywane przez dostawy morskie, przyczem herbata znacznie stanieje i zużycie jej wzrośnie. Do Polski będzie szła herbata zarówno chińska jak i indyjska, ta ostatnia może nawet przeważnie. Nie będzie przesadą, jeżeli cyfry spożycia, a więc i dostawy morskiej przez Gdańsk, przyjmiemy jako 600.000 pudów.

Dalej idzie kawa, której dowożono z zagranicy za 2.800.000 rb. wagi 180.000 pud. Dla nowej Polski przy stopniowem upowszechnieniu tego produktu dzięki jego taniości, spożycie kawy znacznie wzrośnie i może być obliczone na 500.000 pud.

Ryżu dostarczano z zagranicy za 2.000.000 rb. wagi 500.000 pud.; całe zapotrzebowanie, które należy conajmniej podwoić, będzie szło przez Gdańsk i da 1.000.000 pud. Wina z Rosyi i z zagranicy sprowadzano za 4.000.000 rb. wagi 130.000 pud. Dla nowych warunków cyfrę tę powiększymy tylko w półtora raza, przyjmując, że na dostawę morską wypadnie połowa całego importu, czyli będzie

$$\frac{130.000 \times 3}{2} \times 1/2 = \text{około } 100.000 \text{ pudów.}$$

Drogą na Gdańsk pójdą takie towary jak cytryny, pomarańcze, orzechy kokosowe, banany itp. oliwa, kakao etc. Nie mając żadnych wskazówek oceniamy tę rubrykę minimalnie na 100.000 pudów.

Tytoń i jego fabrykaty, który dotychczas do Królestwa przychodził drogą lądową z Rosyi i dosiągał znacznej sumy bo 24.400.000 rb. przy wadze 610.000 pud. przy wolnym dostępie do morza przeważnie pójdzie drogą morską czy to z Krymu, czy z Kaukazu, czy Turcyi, Egiptu, czy też Ameryki wreszcie. Oczekując zwiększenia dla nowej Polski i tej rubryki importu, na razie przyjmiemy, że w granicach importu przedwojennego utrzyma się jako wyłącznie morski, nadwyżka zaś będzie pokrywana przez dostawy lądowe, czyli, że będziemy mieli 610.000 pudów.

Pozostają wyroby farmaceutyczne, pochodzenia zagranicznego, których przywożono za 3.200.000 rb. przy wadze ich 32.000 pud. Znaczna ich część szła z Niemiec. Ilość ta towaru parokrotnie się zwiększy, ze względu jednak na jego wysoką wartość, z kontynentu prawdopodobnie będzie szedł drogą lądową i tylko zamorski pójdzie na Gdańsk, wobec tego przyjmiemy, że będzie go tylko 20.000 pudów.

Zamykając te przypuszczalne obliczenia, włączymy jeszcze jedną rubrykę, obejmującą towary pominięte w naszym spisie, nazywając je „rozmaite" i oceniając na 500.000 pudów.

Razem suma importu czyni **100.717.000 pudów.**

Jeżeli trudnem było ułożyć tablicę przypuszczalnego przywozu do zjednoczonej Polski, to bez porównania trudniej jeszcze zrobić takie zestawienie dla wywozu, gdyż tego, na dotychczasowych danych opierać nie można ponieważ, właściwie mówiąc, wywozu w poważnem znaczeniu zagranicę nie było, był tylko duży wywóz do Rosyi. A jednak wywóz musi być, trzeba go stworzyć pod groźbą utraty niezależności ekonomicznej i stania się przedmiotem beznadziejnej eksploatacji międzynarodowej. Rozmiar wywozu oczywiście, jeżeli nie może przewyższać przywóz co do wartości, to powinien mu się równać i do tego oczywiście wypadnie w przyszłości dążyć.

Dopóki kraj cały nie podniesie się do wyższego stopnia rozwoju, aby stanąć na równi z kulturalnemi krajami zachodu, o eksporcie na zachód wyrobów przemysłu w poważny sposób nie może być mowy, pójdzie on jak dotychczas na wschód i do krajów bałkańskich, ominie więc prawie zupełnie port Gdański i w bilansie jego nie zaważy. Całą więc uwagę w ciągu co najmniej pierwszego dziesiątka lat wypadnie skupić na wywozie bogactw kopalnych w stanie naturalnym lub przetworach, drzewa, produktów rolnych naturalnych, lub obrobionych technicznie.

Węgiel, który umożliwił powstanie przemysłu w Królestwie, w Zjednoczonej zaś Polsce uwarunkuje jego rozkwit, będzie jednocześnie podwaliną handlu morskiego i głównym przedmiotem eksportu. Królestwo posiadało kopalnie dąbrowskie dostarczając węgiel, doskonale nadający się do palenia pod kotłami i do użytku domowego, nie nadający się jednak do fabrykacji gazu i do koksowania. Bez koksu zaś współczesne hutnictwo istnieć nie może. Z tego względu faktem olbrzymiego znaczenia byłoby przyłączenie do Polski Górnego Śląska z jego zagłębiem węglowem nadzwyczajnie bogatem zarówno co do ilości jak i jakości posiadanego węgla. Połączenie w ten sposób dwóch zagłębi: śląskiego i dąbrowskiego w jednej chwili, bez uprzednich trudnych i kosztownych prac przygotowawczych, postawiłoby Polskę w rzędzie nadzwyczaj hojnie uposażonych krajów, pozwalając odrazu na korzystanie z tych bogactw i na użytek wewnętrzny i na wywóz. Jeżeli do tego dodać mało opracowane jeszcze, ale nadzwyczaj bogate Zagłębie węglowe krakowskie, posiadające wszystkie gatunki węgla i w ostateczności mogące zastąpić Zagłębie śląskie i uwzględnić geograficzne położenie zagłębi nieopodal Wisły, to otrzymamy obraz tej potęgi, jaka w stanie potencjalnym leży w południowo-zachodnim zakątku kraju.

Wyrażona w liczbach produkcya węglowa nazwanych trzech

zagłębi według danych za rok 1913, przedstawia się jak następuje:

Zagłębie	dąbrowskie około	417,000.000	pud.
„	śląskie „	2,800.000.000	„
„	krakowskie „	118.000.000	„
		3,335.000.000	pud.

Jeżeli do tego dodać ilość węgla wydobywanego na Śląsku ciesz. w ilości około 460 000,000 pud., to otrzymamy całkowitą ilość 3,795.000.000 pud., jaka na ziemiach polskich była wydobyta i która ewentualnie może stanowić początkowe bogactwo Polski po jej zjednoczeniu. Mówimy początkowo, ponieważ wszystkie Zagłębia bynajmniej nie doszły do maksimum rozwoju, szczególniej krakowskie, które jest zupełnie nowem pod względem eksploatacyi i rokującem najświetniejszą przyszłość.

Te olbrzymie ilości węgla, przedstawiające wartość około 260,000.000 rb., nie mogą być pochłonięte ani przez przemysł krajowy, ani przez cele użyteczności publicznej, jak energja, oświetlenie, ani wreszcie opał domowy bez jednoczesnego olbrzymiego rozwoju, w miarę zaś ogólnego rozwoju nastąpi dalszy wzrost wytwórczości węgla wolnego od wewnętrznego spożycia, która z olbrzymim pożytkiem dla kraju może się stać przedmiotem eksportu.

Gdyby jednak oczekiwania nas zawiodły i bylibyśmy pozbawieni Śląska cieszyńskiego, albo co gorsze i Śląska pruskiego, to i w takim razie, pozostawszy przy zagłębiach Dąbrowskiem i Krakowskiem musielibyśmy cały wysiłek do ostatniego przyłożyć, aby je rozwinąć celem wydobycia zeń takiej ilości węgla, którąby starczyła na potrzeby wewnętrzne i jednocześnie stwarzała nadmiar dla eksportu. Część eksportu pójdzie do sąsiednich krajów niemieckich i byłych austrjackich, kolejami, czy rzekami, jak n. p. Odrą, reszta musi Wisłą być spławianą do Gdańska, skąd statkiem rozwożona po pobrzeżu Bałtyku, nie posiadającym węgla. Szwecja posiadając znakomite rudy żelazne niema swego węgla hutniczego; wytapianie zaś żelaza węglem drzewnym jest w obecnych czasach zbyt kosztowne i nieopłacające się, dlatego też Szwecja sprowadza ogromne ilości węgla z Anglii, w roku 1901 naprzykład za 59.000.000 koron czyli w przybliżeniu za 25,000.000 rb., wobec czego przypuszczalny nasz początkowy eksport węglowy, wartości 5,640.000 rb., mógłby być całkowicie pochłonięty przez Szwecję, o ile nasze gatunki węgla byłyby odpowiednie.

Osiągnąć to byłoby tem łatwiej, że jak wskazano wyżej, bylibyśmy odbiorcami rudy szwedzkiej. Niezależnie od tego węgiel polski powinien trafić do miast takich jak Ryga, Petersburg, Helsingfors, które staną się odbiorcami polskiego węgla, choć nie były nimi w czasie, gdy Królestwo było pod panowaniem Rosji. Ponieważ całkowite wydobycie węgla w dzielnicach poj-

skich dzięciokrotnie przewyższa dotychczasowe spotrzebowanie przez Królestwo, więc licząc nawet najśmielej, że w Zjednoczonej Polsce zużycie węgla wzrośnie sześć do siedmiu razy, mielibyśmy na wywóz 800,000.000 pud. do 1.200,000.000 pudów węgla. Ile z tego poszłoby drogą wodną na Gdańsk i dalej, zadecydowałyby środki przewozowe, gdyż są to ilości przewyższające o 8 do 12 razy obliczony przez nas całkowity import morski i wobec tego wymagające specyalnej floty węglowej. Dostosowując jednak początkowy rozmiar eksportu węglowego do rozmiaru importu rudy i kamieni, a więc opierając się na zasadzie wzajemności i celem wykorzystania tonażu, który po dostarczeniu rudy i kamienia, będzie poszukiwał ładunku powrotnego tegoż rodzaju, oznaczamy eksport węgla na 66,000.000 pudów.

Jeżeli do tego dodać te ilości, jakie każdy statek zabierze na własny użytek, korzystając z stacyi węglowej, jaką powinien być Gdańsk, to licząc 1500 statków i 3000 pudów (50 ton) na statek, otrzymamy 4,500.000 pud. czyli razem minimum 70,000.000 pud. Dalszy a pożądany eksport będzie wymagał specyalnego zajęcia się tą sprawą, wynikiem czego musiałaby być budowa specyalnej floty węglowej.

C. d. n.

„Z BIEGIEM WISŁY".

CZĘŚĆ I.

Przepłynąć Wisłą wszędzie, gdzie tylko to byłoby możliwem, i w ten sposób poznać malownicze brzegi matki rzek polskich, która jak stułą związała na zawsze w górze leżące ziemie polskie z Pomorzem — przy ujściu swojem — było oddawna moim gorącym zamiarem.

I istotnie Wisła wiąże ziemie polskie — wszak jednym z powodów strasznej wojny obecnej była konieczność — iż do kogo należy środkowa część Wisły, do tego musi należeć i jej ujście t. j. wyjście do morza. Niedaremnie wszak Niemcy uporczywie, ciągle powracają do tak zwanej granicy Knesebeka, która miała sięgać prawie murów Warszawy. Więc Wisła nierozerwalnie w sposób naturalny łączy ziemie polskie w jedną całość i stała się nam niepowetowana krzywda, że dotąd było inaczej. Lecz to minęło, da Bóg, bezpowrotnie, a cała Wisła stanowi główną arteryę i własność nierozdzielną narodu polskiego, który wzrósł na jej brzegach.

Stąd płynie konieczność, a z czasem, gdy Wisła będzie wszędzie uregulowaną, gdy podróż Wisłą, statkiem będzie należeć do najprzyjemniejszych wycieczek, wypłynie — miły obowiązek

dla każdego z nas poznać dobrze malownicze brzegi matki rzek polskich. Wiele grosza publicznego, dziś wywożonego z kraju, zostanie na miejscu ku zadowoleniu wspólnemu! Oto zadanie najbliższej przyszłości: Uregulować rzekę na całym jej przebiegu i zrobić ją wygodną dla nawigacyi, przewożenia towarów, rozwinąć ruch turystyczny krajowy pod hasłem „poznaj swój kraj“.

Dotąd nic z tego osiągnąć nie można było: trzy wrogie potęgi zaborcze, które kierowały naszemi losami, stawiały na każdym kroku przeszkody prawie nieprzezwyciężone. Tembardziej teraz musimy śpieszyć, aby wynagrodzić czas stracony — i nasz nowo powstający departament marynarki ma przed sobą piękne i wdzięczne zadanie, a nie wątpimy — poznając ludzi, którzy wchodzą do niego, że obowiązek swój spełni możliwie najlepiej...

Nim to wszystko nastąpi, odbędziemy, drogi Czytelniku, podróż „z brzegiem Wisły“ w tych warunkach, w jakich ja ją mogłem odbyć w lecie roku 1914... A więc w czerwcu, na początkach wakacyj letnich, przyjechałem do Krakowa próbując stamtąd wsiąść na statek i płynąć w dół z brzegiem Wisły. Niestety żadnej komunikacyj z przyczyn natury politycznej między Krakowem a Sandomierzem nie okazało się, więc z żalem musiałem z tego niewielkiego zresztą odcinka Wisły zrezygnować. Nie przyszło mi na myśl, iż, ostatecznie, na austryjackiej tratwie ze Szlązakami-flisakami mógłbym ten kawałek przepłynąć. Uskuteczniłem to w innym wypadku — na Dunajcu, kiedy od Niedzicy i zamku Czorsztyńskiego popłynąłem z naszymi „orylami“ do Szczawnicy. Podróż, która dała mi moc dodatnich wrażeń, a którą z przyjemnością przebyłem.

Natomiast w Krakowie dowiedziałem się, iż w pewne dnie wyrusza stamtąd w górę rzeki statek spacerowy do Tyńca, niegdyś niezmiernie bogatego opactwa, o którym tyle pisze Sienkiewicz w swoich Krzyżakach. Dochody ze statków posiadało opactwo. Oczywiście, że skwapliwie skorzystałem z tej pięknej parogodzinnej wycieczki i w pogodny, słoneczny dzień wsiadłem na statek, stojący u stóp Wawelu. Turyści, niestety, jakoś się leniwie zbierali — dowód, iż turystyka po kraju rodzinnym nie jest jeszcze w rozwoju. Miałem za to czas zachwycać się wspaniałym widokiem Wawelu od strony Wisły. Nareszcie, z dużem opóźnieniem, ruszyliśmy w drogę. Przepływamy obok tak zwanego Zwierzyńca — dalsza część Krakowa, gdzie już dominują wille podmiejskie. Na skręcie widzimy ściany jednego z klasztorów, a widok na Wawel zamyka horyzont. Przy nowym skręcie rzeki zamek królewski znika nam z oczów — lecz za to zaczyna dominować Kopiec Kościuszki i długo, długo jest widzialnym. Miasto i przedmieścia kończą się; zbliżamy się do historycznych Bielan. Przypomina się obraz Matejki „Jan Kazimierz, patrzący z Bielan na palący się Kraków“. Brzegi rzeki wysokie, o wapiennych pokładach, pokryte pięknemi lasami,

przeważnie. Mijamy stromy, skalisty brzeg — gdzie w wapniakach potworzyła się spora liczba grot i jaskiń w sposób naturalny. Legenda ludowa, oczywiście, powiada o nim jak o siedlisku i kryjówce „zbójników". Płyniemy obok stojącej oddzielnie śród wierzb karczmy. Okazuje się, iż jest to słynna karczma „Rzym", gdzie djabeł przyłapał nareszcie pana Twardowskiego, a ten chcąc się wykręcić zadawał biednemu djabłowi niemożliwe roboty, aż po zaproponowaniu przez pana Twardowskiego, aby djabeł pobył z jego małżonką — biedny złych duch nie wytrzymał i jak czmychnął — tak — bezpowrotnie...

Droga ciągle malownicza. Wisła ma tutaj charakter zupełnie inny, aniżeli w środkowej drugiej części — między Warszawą a Krakowem, naprzykład; jest tu znacznie węższa, nie rozlewa szeroko, bo ujęta w brzegi skaliste i wysokie — jest rzeką płynącą śród wzgórz. Jeszcze jeden zwrot, a przed nami na stromej skale zarysowują się potężne mury klasztoru a razem i fortecy Opactwa Tynieckiego.



TYNIEC

Tu spędziliśmy kilka miłych godzin, zwiedzając gmach dawnego klasztoru. Zadowoleni z wycieczki wieczorem powróciliśmy do Krakowa, aby nazajutrz wyruszyć koleją do stacyi Nadbrzezie — krańcowej, położonej wprost Sandomierza, a oddzielonej kordonem i komorą rosyjską. Wsiadamy w łódź parową i po dopełnieniu niezbyt ścisłych, zresztą, formalności wychodzimy na brzeg wiślany, a przed nami na wzgórzach widzimy rozłożony prastary Sandomierz — gród Henrykowy, bo po śmierci Bolesława Krzywoustego (1139), Sandomierz został stolicą udzielnego księstwa Sandomierskiego, wyznaczonego Henrykowi. Książe ten, jedyny z książąt polskich, z rycerstwem europejskiem udał się do ziemi św. odbierać z rąk niewiernych Jerozolimę. Dziś to miasto przeszłości i zabytków, kościołów dużo, w których bardzo nieliczne grono osób modlących się. Kordon austryjacki przechodzący na przeciwnym brzegu Wisły, najwięcej może szkodził w czasach ostatnich — przemysł ustał, a handel przeszedł w ręce żydowskie. Lecz i to minęło. Inżynierja wybudowała podczas wojny podobno śliczny drewniany most, łączący

obydwa brzegi; oby służył jak najdłużej. Sandomierz został zaliczony do miast mniejszych. Ale zabytki, mówiące na każdym kroku o świetnej przeszłości, zasługują, abyśmy choć pobieżnie, wszystko to zwiedzili. Otóż wjeżdżając od strony Opatowa, rzuca się w oczy, dominująca tu brama opatowska. Czworokąt $51^1/_2$ łokci wysoki, $16^1/_2$ szeroki i $15^1/_2$ długi. — Zbudowana w wieku XIV. Najwyższe części renesansowe z balustradą tynkowaną, dobudowano w wieku XVI. Brama była obronną. Wewnątrz widać występy muru, gdzie ustawiono pomosty dla wojska, wąskie otwory wskazują, którędy strzelano do wrogów. Przy bramie były głębokie piwnice mocno sklepione dla przechowywania prochu. Wieża ta była połączona z innemi bramami grubym murem, który obecnie nie egzystuje, tylko nad Wisłą sterczą resztki murów bramy krakowskiej. Pierwszy budunek starożytny, zwracający uwagę przy ulicy Opatowskiej, po przejściu bramy pod kościół i szpital św. Ducha, wybudowany przez Żegotę, kasztelana Krakowskiego w r. 1222, a mający służyć dziełom miłosierdzia. Zbliżamy się do środka miasta. Przy wejściu na rynek, na prawo mała uliczka. Tu widzimy stare sklepy z ladami żelaznemi, a dalej bardzo stary drewniany dom z dużym balkonem i drzwiami, ozdobionemi ciekawym ornamentem. Po drugiej stronie uliczki wielka kamienica wystawiona w XV-tym wieku przez kardynała Zbigniewa Oleśnickiego. Dom ten od strony rynku ma charakterystyczne podcienia o trzech filarach; szczytowa ściana miała attykę. Rynek — wielki, podłużny prostokąt — zabudowany domami,



SANDOMIERZ — WIDOK OGÓLNY

na każdym rogu wyloty ulic. W środku rynku ratusz — stary, murowany budunek z XIV. wieku — bardzo ciekawy z zachowanym na górze wieży orłem polskim, jedynym zdaje się, co przetrwał i czasy gospodarki rosyjskiej.

W rynku znajdziemy jeszcze inne pamiątki. Dom, w którym obecnie mieści się parcela i sklep spożywczy, to „konwikt“ dla młodzieży szkolnej, założony przez Jakóba Bobolę w r. 1635. W kurytarzu na schodach tablica objaśniająca. Dalej za ulicą, na prawo, w końcu tej linji widzimy dom o grubych szkarpach. Własność niegdyś Bednarego. Obok, w głębi, dawny klasztor Dominikanów. Tu Leszek Czarny w r. 1289 pozwolił zamieszkać tym zakonnikom. W następnej ulicy widzimy kilka domów, w których przechowały się charakterystyczne „siostrzeny“ — (główna belka drewnianego sufitu, ozdobiona ornamentami i napisami). Przeszedłszy rynek trzecią liniją, wchodzimy w ulicę Katedralną. Zwracają tu uwagę pałac biskupi a naprzeciw dom murowany o 4-ech szczytowych ścianach — jest to jedna z dawniejszych kanonii. Dalej dzwonica katedralna z wieku XVII., a wprost niej katedra — gmach ostrołukowy z czasów Kazimierza Wielkiego. Fronton barokowy z przybudówką dodaną w wieku XVII. W podziemiach katedry był między innymi pochowany czasowo Roman książę halicki, który najechał ziemię sandomierską i zginął pod Zawichostem w r. 1250.



BRAMA OPATOWSKA

Ale śpieszno nam do „domu Długosza“, mieszczącego się w sąsiedniej uliczce. Budowa z cegły czerwonej, w stylu ostrołukowym o charakterze krakowskim. Ma typowe kamienne odrzwia i podwójne okna. Po płaszczyźnie zewnętrznych ścian przebiega z czarnych główien ornament. Od strony podwórza nad drzwiami tablica erekcyjna, kamienna, i herb Długosza, Wieniawa i napis: „Dom ten Długosz wystawił na mieszkanie dla wikarjuszów“.

Naprzeciw w ogrodzeniu, długi dom piętrowy z renesansową attyką — to dawniejsze kolegium jezuickie. Wracamy uliczką ku katedrze, schodzimy z pagórka katedralnego i stajemy przed dużym, białym gmachem — dziś więzienie, dawniej zamek

królewski, którego czwartą część stanowi budynek obecny. W historji polskiej częste mamy wzmianki o sandomierskim zamku. Stąd właśnie w r. 1153, na czele zbrojnych rycerzy, wyruszył do Ziemi Świętej po odbiór grobu Zbawiciela książe Henryk, syn Krzywoustego. Tu mieszkał najmłodszy syn Krzywoustego Kazimierz, tu przygotowywał prawa, które ogłoszone na sejmie łęczyckim, zjednały mu tytuł Sprawiedliwego. Tu do Sandomierskiego zamku przybył Gedeon, biskup krakowski, z wieloma panami zapraszać księcia Kazimierza na tron krakowski. W komnatach zamku mieszkali szlachetny Leszek, żona pobożna Grzymisława, pobożne dzieci — Adelajda i Salomea, syn Bolesław i Święta Kunegunda synonowa. Nauczał ich proboszcz Wincenty Kadłubek; nawiedzał święty kanonik Czesław Odrowąż. Później przychodzą napady tatarskie — zamek krwią zbryzgany, pożarem zniszczony, aż wreszcie Szwedzi prochem wysadzili trzy części olbrzymiego gmachu i doprowadzili do ostatecznej ruiny...



RATUSZ W SANDOMIERZU

Poniżej na lewo duży spichlerz starożytny. U stóp jego przystań: dawniej tędy przechodziło koryto Wisły. Nad spichlerzem — ruiny bramy krakowskiej... Wąwozem po lewej stronie idziemy u góry i stajemy przed kościołem św. Jakóba, jednym z bardzo niewielu rzadkim zabytkiem budownictwa, w stylu romańskim, zbudowanymi przez Iwo Odrowąża w roku 1226. Jest to jedyny przykład na ziemiach polskich, jak pisze Łuszczkiewicz, budownictwa rzetelnie ceglanego wtedy, kiedy powszechnie w okolicy do mo-



TABLICA NA DOMU DŁUGOSZA

numentalnych budowli używany jest ciosowy kamień. Z wystawieniem kościoła św. Jakóba zaczyna gasnąć znaczenie Cystersów i ich ciosowych budowli, a powstaje zwrot w kierunku użycia tańszego środka dobrze wypalonej cegły. Najciekawszą częścią budynku jest portal. Drzwi boczne, pisze Gerson, są arcydziełami wyrobu z gliny palonej, w części glazurowej. Staranność wykonania wszystkich szczegółów i ozdób tego portalu jest zadziwiająca — głowy, liście wypukłe, a nawet ozdoby ryte, skutkiem dobranego materyału i należytego wypalenia, przez sześćset kilkadziesiąt lat zachowały się w pierwszej swej czystości, pomimo, że ta ściana kościoła jest ku północy odwróconą“ (Tyg. Il. 1871 str. 114). Inne części kościoła jednak bardzo podupadły z biegiem czasu i dopiero teraz umiejętnie są odrestaurowywane. Najwięcej wykończoną podczas mojej wycieczki znalazłem kaplicę św. Jacka przerobionej, podobno, z celi, w której mieszkał ten święty przed siedmiuset laty.



KOŚCIÓŁ ŚW. JAKÓBA

Na lewo od wejścia, kaplica wystawiona przez Lemmderga w r. 1600, a poświęcona pamięci czterdziestu dziewięciu męczenników-Dominikanów z błogosławionym Ladokiem na czele, pomordowanych przez Tatarów w r. 1260. W tejże kaplicy znajduje się płyta nagrobka bł. Adelaidy — dzieło XVII w., z tegoż czasu tablica z wizerunkiem i epitafem. Kościół otaczają stare lipy, sadzone, jak mówią podania, przez tegoż świętego Jana Odrowąża.

Od kościoła św. Jakóba idziemy w stronę kościoła św. Pawła. Obecny kształt i ozdoby nadał mu ks. Orzechowski na początku XVIII w.; w tym również czasie stanęła dzwonica. W murach na zewnątrz widzimy kilka wmurowanych kul armatnich — na pamiątkę tych bitw, jakie tu się odbywały z austrjakami w czerwcu roku 1809... O tem pisze generał Weyssenhof w swoich pamiętnikach... Gdy drogą około cmentarza kościelnego dojdziemy do figury św. Tekli, a stąd skręcimy w lewo, dojdziemy do pagórka „Salve Regina“ — wielkiego kopca, jak gdyby usypanego, a związanego legendą z 49 męczennikami. Podanie mówi, że tu miały być pochowane ciała owych męczenników Dominikanów, że usypano im ten kurhan, jako pomnik, że od czasu do czasu miały tu błyszczeć te słowa: „Salve Regina“.

Musimy jeszcze zwiedzić stojący na wzgórzu kościół po-

reformacki świętego Józefa. Na zewnątrz niczem szczególnem się nie odznacza, wewnątrz prosty i ubogi, jak wszystkie kościoły Reformatów, ale w podziemiach zawiera grób Teresy Izabeli Morsztynówny, nadzwyczajnie zachowany. Ciało ośmnastoletniej panienki, chociaż do dwustu lat leży już w grobach kościelnych, nie rozsypało się jednak w proch, nie uległo zepsuciu; owszem znać doskonale twarz, oczy, nos, usta, ręce i włosy. To jest tem dziwniejsze, że tuż obok widzimy zwłoki ludzi, daleko później zmarłych, a zostały z nich tylko czaszka i kilka grubszych kości z rąk i nóg. Wielu pobożnych wierzy, że to zachowanie ciała od zepsucia jest nagrodą za życie cnotliwe, jakiem się odznaczyła Teresa Morsztynówna, córka wojewody Sandomierskiego, Stanisława Morsztyna.



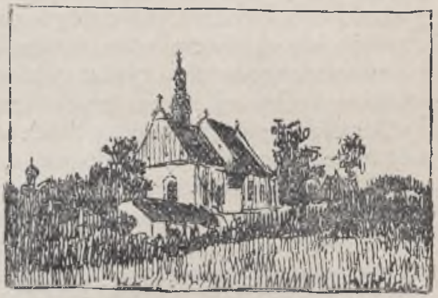
KOŚCIÓŁ ŚW. JAKÓBA

Prawie na przeciwko kościoła św. Józefa przy drodze od strony Zawichostu zwraca uwagę turysty duży kościół i klasztor Panien Benedyktynek. Kościół i klasztor istnieje tu niemal lat trzysta. Wiele bogobojnych zakonnic zapisała tu kronika klasztorna, a śród nich szczególniej jaśnieje imię Krystyny Brzezińskiej (1650—1739). Były tu zakonnice z zamożnych i wpływowych rodzin: Tarnowskich, Tarłów, Oleśnickich, Zborowskich. Dziś w gmachu poklasztornym mieści się seminarjum. Przebiegliśmy, choć pobieżnie, tyle pamiątek naszych historycznych prastarego grodu — tych świadków naszej starej kultury. Jakże są one wszystkie nam blizkiemi i jak godne poznania przez nasze podrastające pokolenia... Tu jest skarbnica, gdzie przemawia duch polski, zakuty w te mury omszałe. Lecz żegnajcie zabytki prastarego grodu — czas było dalej.

W piękny poranek letni wsiedliśmy na statek i ruszyliśmy dalej z biegiem rzeki do Zawichostu. O kilka wiorst od miasta na lewym brzegu podnosi się ciekawe płaskowzgórze znane pod nazwą Gór Pieprzowych. Oto jak je charakteryzuje Józef Siemiradzki w Pamiętniku Fizjograficznym w t. VII: „W odległości pół mili na północ od Sandomierza, na stromym brzegu Wisły, pomiędzy Kamieniem Plebańskim i Kamieniem Mściowskim, widzieć można czarne, lśniące, twarde łupki ilaste z podrzędnemi warstwami szarego kwarcytu, piaskowca, oraz czarnego zlepieńca kwarcytowego z żyłkami białego szpatu wapiennego, rzadziej zaś pirytu i gipsu. Łupki te, znane pod imieniem

Gór Pieprzowych, są mocno pofałdowane i ugięte, upadając stromo na północ i południe pod kątem 50—80^0 i przechodzą ku południowi w stronę Sandomierza, w pstre, czerwono i zielono plamiste łupki marglowe. Wysokość odsłonięcia wynosi około 30 sążni. Na łupkach w górze, leży niegruba warstwa mioceniu i lössu. Góry te ciągną się na przestrzeni dwóch wiorst. Chociaż przedstawiają się z daleka jako płaszczyzna, jednakże są popsute i poszarpane rozmaitemi wyrwami i głębokimi wąwozami".

Na tych górach, zwłaszcza od strony południowej, znajduje się cmentarzysko z czasów przedhistorycznych. Widok z gór na Sandomierz, na równinę galicyjską i wstęgę Wisły jest bardzo piękny. Płyniemy dalej. Wisła robi rozmaite skręty. Jeden brzeg tu i ówdzie zwykle wyższy stromo urwany ku rzece. Białe wapienne pokłady często oślepiająco się błyszczą w słońcu. Mijamy parę małych przystanków i dłużej zatrzymujemy się w Solcu. Tu niedaleko egzystują mocne źródła lecznicze i zakład dla chorych. Niestety jak zwykle u nas, brak dobrej komunikacji i brak wygód odstrasza kuracjuszów. Tymczasem dobrze postawiony i rozwinięty, zakład ma dużą przyszłość przed sobą i zasługuje na daleko większą uwagę. Jest to również jedna ze spraw pilnych. Płyniemy dalej i wkrótce na horyzoncie zaczynają dominować, na wyniosłem wzgórzu, potężne mury zamku Firlejow w Janowcu. Zamek przechodził rozmaite koleje. Tu oparli się podczas rokoszu marszałka Mikołaja Zebrzydowskiego, zbuntowani przeciw królowi. Musieli tu właśnie uledz wojskom królewskim i Zebrzydowski uroczyście przeprosił króla. Ostatnio zamek należał do ks. Marcina Lubomirskiego. Zamek zburzyli najradykalniej w roku 1656 Szwedzi podczas swoich najazdów...



KOŚCIÓŁ ŚW. JÓZEFA

Więc jak powiedzieliśmy wyżej miasteczko i zamek zawdzięcza swoje powstanie możnemu rodowi Firlejów. Przeto Firlej, kasztelan Wiślicki, w r. 1537 otrzymał od Zygmunta I mandat na założenie miasta i zamku. Jan Firlej, kasztelan Lubelski, ustanowił jarmark i wydał w roku 1580 regulamin miejski. Pod możną opieką Firlejów miasto się rozwijało. Stanął kościół z wieżą czworoboczną i typową krakowsko-renesansową facjatą — tą niezawodną oznaką budowli z XVI wieku. Kościół posiada kilka pięknych dzieł sztuki — dominuje wspa-

niały pomnik Tarłów. Pomnik stoi po lewej stronie ołtarza. Jest to jeden z najpiękniejszych zabytków renesansu w kraju. Leżące postacie Stanisława Tarły, starosty Sochaczewskiego, i jego małżonki w okazałych strojach z końca XVI w. Bardzo piękne i ciekawe są dolne i boczne ornamentacje. Twórca pomnika niewiadomy, ale musiał to być artysta pierwszorzędny z wielką pomysłowością w ornamentyce renesansowej. Data wykonania dzieła: rok 1599.

Zwraca też uwagę wiszący na prawym filarze przy prezbiterjum piękny zegar w stylu rokoko. Bogate ozdoby ze złoconej blachy na tle zielonem są nadzwyczaj gustowne. Nad zegarem portrety, z których górny przedstawia dawną właścicielkę Janowca — Piaskowską, starościnę Taraszczańską, oraz pomnik jej męża...

Kościół w Janowcu położony jest u stóp stromego bardzo wapiennego wzgórza, na którem dominuje olbrzymi zamek, jeden z największych w kraju. Wzgórze zamkowe, oddzielone głębokim wąwozem od całego pasma sąsiednich pagórków, nadawało się doskonale do wzniesienia obronnego zamku. To też ruiny obecnego zamczyska, które oglądamy, wzniesione są za czasów królowej Bony przez możnych Firlejów z prawdziwie królewskim przepychem. Siedem wielkich sal, a dziewięćdziesiąt osiem pokoji składało się na całość tego olbrzymiego gmachu. Przez wązką ścieżkę po stoku wzgórza dostajemy się do mostu dawniej podnoszonego nad fosą, poza którą stajemy przed piękną arkadą bramy zamkowej. Przez bramę wchodzimy na dziedziniec zamkowy. Dzisiaj sterczą zewnętrzne tylko ściany, wewnętrznych zaś brak wielu i przez to nie łatwem jest zorjentowanie się, jak wyglądał zamek za dawnych czasów. Całą południową stronę od Wisły zajmowały najpiękniejsze komnaty i sale. Zwłaszcza środkowa sala jest imponującą swoim obszarem i wymiarami okien, sklepionych półkolisto. Zamek wzniesiony w czasach panowania u nas renesansu, zwolennikami, którego byli wykwintni dworacy możni Firlejowie. Amfilada pokoi kończy się narożną okrągłą basztą, która najlepiej się przechowała. Musiał tu być buduar, lub zaciszny gabinecik do poufnych wizyt i pogawędek. Bardzo bogate gipsatury ozdabiają gzymsy, sufit i rogi komnaty. W supraportach i nad oknami przechowały się jeszcze malowidła włoskiej roboty, a przedstawiające sceny mitologiczno-miłosne. Po bezpotomnej śmierci Firlejów zamek przeszedł w posiadanie Tarłów, a później Lubomirskich.

W roku 1656 w lutym Szwedzi złupili i spalili zamek doszczętnie. Styl renesansowy zamku, w jakim go wystawił Piotr Firlej, oczywiście uległ zmianie ku gorszemu z biegiem czasu. Widzimy więc ornamenty w charakterze saskich rokokowych budowli, a zamurowanie gustownej attyki i zamiana jej na gładką parkanową ścianę, to jakby symbol u nas upadku kul-

tury i smaku artystycznego, po złotym wieku Zygmuntowskim. Dłużej nieco zatrzymaliśmy się nad opisem zamku Janowieckiego, gdyż i teraz ruiny jego imponująco się przedstawiają i długo, długo są widzialne, choć statek kilka razy już skręcił z biegiem Wisły i oddalił się znacznie.

Za Janowcem tuż zaraz lądujemy w uroczym Kazimierzu, tej skarbnicy dla artystów polskich. I rzeczywiście — prześliczne wysokie brzegi, ruiny zamku, wyżej baszta strażnicza dobrze zachowana — dalej klasztor Reformatów i inne kościoły na wzgórzach, prześliczne domy w starym rynku renesansowe z czasów potęgi Polski, gęste sady pełne owoców i bardzo piękne stare spichrze na brzegu Wisły, składają się na całość niezrównaną i wysoce malowniczą. To też Kazimierz, dziś mała osada, ma przyszłość przed sobą — ożywia się w lecie, nawiedzany przez licznych turystów dłużej lub krócej tu zostających. A przeszłość tego zubożałego miasteczka była niegdyś świetną. Zbudował gród Kazimierz Wielki, chcąc założyć tu port handlowy na miejscu małej wioski należącej do zakonnic Norbertanek i nazwał go swojem imieniem. Wzniósł na szczycie wzgórza dominującego nad miastem zamczysko obronne, a wyżej pojedynczą strażnicę wysoką, co miała służyć podobno i za latarnię dla płynących po Wiśle statków. A mądre były plany króla, bo chciał on do jednego punktu ściągnąć płody ziemne, by stąd naturalnym gościńcem — Wisłą, spławiać je na fale Bałtyku. Szła więc do nowego portu pszenica Sandomierska, szło zboże całej Małopolski, a i od Rusi żyznej ciągnęły tabory, ładowane wschodnimi towarami. Umiał król — ten wielki budowniczy murowanej Polski, połączyć piękność położenia ze znaczeniem handlowem i dzieło jego pomyślnie się rozwijało. Miasto zbogacało się, rozłożyło się podłużnie wzdłuż rzeki, nad którą stanął szereg spichlerzy ogromnych, a ładnie zbudowanych i dziś jeszcze imponujących swą strukturą. Miasto ciągle się podnosi i dochodzi do rozkwitu największego za dwóch pierwszych Zygmuntów. Straszne wojny szwedzkie podkopały dobrobyt miasta a od nich Kazimierz zaczął coraz więcej upadać i nie podniósł się już pomimo późniejszych pewnych niejakich prób. Nawet Wisła odeszła od miasta i statki nie podpływają już po ładunek ku opuszczonym spichrzom. Dziś to drzemiąca osada. Opatrzmyż choć pobieżnie zabytki przeszłości.

Już przy wjeździe zwraca uwagę turysty stojący na wzgórzu kościół farny swą piękną strukturą. Kościół stawiany w stylu późniejszego renesansu, a napis w kościele opiewa, że budował go Jacobus Balin italius murarius Lublinensis faciebat A. D. 1613.

Po wyjściu z kościoła stromą ścieżką podnosimy się w górę ku ruinom zamczyska dominującego nad miastem. Zamek nie był obszerny, mieścił tylko cztery izby na dole i tyleż na górze.

Po wyjściu z kościoła farnego schodzimy na rynek, gdzie zwracają naszą uwagę dwa stare domy średniowieczne — ciekawe

zabytki stylu renesansowego z czasów panowania króla Zygmunta III. Domy te były zbudowane z podcieniami na trzech arkadach, lecz te są obecnie zámurowane. Pierwsza z tych kamienic była własnością bogatego patrycjusza Kazimierskiego Mikołaja Przybyły i dlatego frontową ścianę zdobi obraz św. Mikołaja. Rok 1625 wskazuje datę powstania tego domu. Oprócz bogatej ornamentyki przy futrynach okien, drzwi i gzymsów, widzimy tu jeszcze wizerunki czterech ewangelistów, oraz św. Jakóba i Tomasza, nad gzymsem zaś parteru na szerokości fryzu przedstawione są sceny z życia zwierząt. Obok stojąca kamienica nazywa się „pod św. Krzysztofem", gdyż znaczną część frontowej ściany pokrywa olbrzymia postać tego świętego. Szata jego krótka, nogi zanurzone w wodzie. Ryby i raki igrają w lekko zmarszczonych falach. Święty podpiera się całem drzewem, a na ramieniu niesie przez wodę małe dzieciątko. Trochę obrazów z mitologii i garść sentencyj z Seneki dopełniają całości frontonu. Dowodzi to znacznego poloru i kultury humanistów u owego mieszczanina Kazimierskiego, który był właścicielem tej kamienicy.

Najpiękniejszym jednak domem i najstarszym w Kazimierzu jest przepiękna kamienica renesansowa przy ul. Senatorskiej. Bogate desenie i rzeźby zdobią każdy kawałek ściany, w pięknych muszlowanych niszach stoją posągi świętych. Futryny okien bogato ozdobione w ornament roślinny. Attyka nad piętrem przypominająca Sukiennice lekko wznosi się do góry, a fantastyczne paszcze smoków zajadle otwierają się naprzeciw siebie. Niestety, z żalem się widzi, iż ten przepiękny budynek renesansowy z czasów potęgi Polski znajduje się w opłakanym stanie, zamieszkały przez biedaków i wymaga natychmiastowego ratunku.

Na przeciwległej górze od zamku — tak zwanej plebańskiej – mieści się klasztor i kościół dla OO. Reformatów, ufundowany przez prymasa Henryka Firleja. Jak zwykle kościoły OO. Reformatów odznacza się i ten swoją prostotą i surowością. Za to godne są podziwu podziemia kościoła, w których przechowały się ciała pochowanych tutaj zakonników tutejszych. Ciekawa też jest i bogata biblioteka poklasztorna.

Wychodzimy z klasztoru charakterystycznym, długim, krytym kurytarzem i pniemy się na górę za klasztorem skąd otwiera się prześliczny widok na miasto, zamek i basztę. Stoki zaś góry i pobrzeże do Wisły pokrywają owe słynne sady Kazimierskie.

Przewyborne węgierki tutejsze mają uznanie po całym kraju, a ponieważ delikatny ten owoc nie nadaje się do wywozu, w znacznej ilości więc ogromne masy go suszą tu na miejscu w bardzo prymitywnych piecach, suszarniach, skąd korcami rozchodzi się po całym kraju. I to jest jeden jeszcze szczegół charakterystyczny pejzażu tutejszego — śród gęstych zbitych

w masę sadów ciągle się podnoszące w górę smugi niebieskiego dymu — to suszarnie owocowe pracują.

Na pożegnanie uroczego Kazimierza wchodzimy jeszcze na wzgórze około trzech krzyży, skąd u stóp naszych rozciąga się miasto tonące w sadach, a obramowane piękną wstęgą Wisły.

Ruszamy statkiem i tu zaczyna się proza. Pod samym prawie Kazimierzem Wisła rozlewa się płytko i utykamy na mieliźnie. Nie sposób przejechać tej ławicy piasku, jaka tu zwykle się tworzy w lecie. Na szczęście z dołu podpływa inny statek, na który przesiadamy się i płyniemy dalej.

Droga ciągle ładna i wkrótce zbliżamy się do głośnej rezydencyi książąt Czartoryskich, do Puław, które tak wielką rolę odegrały w historyi kultury narodu naszego.

Dwór ks. generała ziem podolskich w Puławach urządzony był na stopę iście monarchiczną. Wspaniały pałac, przepyszny park, rozrzucony na wzgórzu nad Wisłą, liczne oficyny dla ciągle przybywających gości, oranżerje, figarnie, rozmaite zabudowania gospodarcze, kuchnie, stajnie, wozownie, liczne zbiory dzieł sztuki, zabytków historycznych i różnych osobistości, a nareszcie obszerna w pałacu biblioteka stanowiły to środowisko życia inteligentnego w Puławach. Ks. Izabela z Flemingów Czartoryska, z wysoce wyrobionym gustem artystycznym, gromadziła w Puławach piękne bardzo zbiory, dla pomieszczenia których nadworny budowniczy Piotr Aegner wystawił budynek w r. 1800, głośną świątynię Sybilli. A później dodano jeszcze również w parku domek gotycki.

Osobisty skład dworu był liczny i dobrany. Należeli do niego poeci Kniaźnin, Karpiński, Woronicz, filolog Groddeck, komedjopisarz Zabłocki, zasłużony członek komisji edukacyjnej ks. Piramowicz. Niemcewicz pisze tu pamiętniki, śpiewy historyczne; biblioteką zarządzał Łukasz Gołębiowski, później Karol Sienkiewicz. Nic więc dziwnego, iż wpływ swój wywierały Puławy i przez ruch literacki. — Poeci i pisarze tu wymienienieni pracami swojemi budzili uśpiony duch współczesnej szlachty, teatr dworski wystawiał Matkę Spartankę lub tendencyjne komedje samego księcia, a i księżna sama też często imała się pióra, jak również i jej córka ks. Marja Wirtemberska, autorka powieści „Malwina“.

Po roku 1830 zbiory z Puław wywiezione zostały za granicę i dały początek tak znanemu i bogatemu Muzeum XX. Czartoryskich w Krakowie. Pałac i park zostawione bez opieki chyliły się ku upadkowi. Dopiero w roku 1844 został ufundowany tutaj t. zw. Instytut Maryjski, który w r. 1862 przeniesiono do Warszawy. W Puławach zaś otworzono staraniem margrabiego Wielopolskiego szkołę politechniczną z oddziałem rolniczo-leśnym. W roku zaś 1869 otworzony został rządowy Instytut gospodarstwa wiejskiego i leśnictwa, który jako instytucja rusyfikacyjna wielkiego miru w społeczeństwie nie miał.

Lecz i to minęło i dziś Puławy mają możność znów stać się ośrodkiem cywilizacyjnym, choć opartym na innych podstawach.

Za portem tuż przy drodze do wsi Włostowic widać wdzięczny pałacyk o klasycznym wyglądzie. To pałac zwany Marynki. Było to bowiem mieszkanie ks. Marji Wirtemberskiej. Znajdowała się tam piękna sala z artystycznym plafonem. Obecnie wnętrze pałacyku zostało przerobione.

Piękny park stanowi ulubione miejsce spacerowe. Olbrzymie drzewa jak naprzykład lipa przy świątyni Sybilli imponują swojemi wymiarami. Długa aleja lipowa o ogromnych konarach prowadzi do mostku na t. zw. „Dolną drogę". Po drugiej stronie drogi widzimy oranżerye zbudowaną w stylu pseudo klasycznym. Za nią ciągną się sady owocowe i ogrody warzywne. Kręta ścieżka tarasami schodząca prowadzi od świątyni Sybilli ku łasze, za którą leżąca kępa służyła do sielankowych zabaw dworu puławskiego.

Lecz opuszczamy i urocze Puławy. Płyniemy dalej, zatrzymujemy się w rozmaitych punktach na małych stacjach. Wkrótce ukazują się dwie wieże zamku w Czersku — niegdyś stolicy księstwa starszego od Warszawy. Statek nie zatrzymuje się jednak tutaj. Wisła zaczyna mieć brzegi nieźle uregulowane i wkrótce lądujemy u stolicy naszej, syci wrażeń tylu dodatnich w pięknej podróży naszej od Tyńca do Warszawy.

Włodzimierz Nałęcz.

Łęgowski.

ŻEGLUGA NA WIŚLE, A NIEMCY.

Wisła ze swą długością 1100 kilometrów, zajmująca 197 kilometrów kwadratowych, należy do pierwszych rzek w Europie. Po rozbiorze Polski dostało się ujście i ostatnie 230 kilometrów jej biegu Niemcom. Od roku 1466 do 1772 było ujście a z niem i Gdańsk w ręku polskim i w tym też okresie spostrzegamy największy rozkwit Gdańska i najwięcej rozwiniętą żeglugę na Wiśle. Eksport zboża z Polski do Gdańska był tak wielki, że nazwano Gdańsk naonczas spichrzem Europy. W roku 1392 równocześnie do 300 statkow angielskich ze zbożem leżało w porcie gdańskim. Z przejściem Gdańska do Polski jego znaczenie jeszcze się podniosło. I tak w 1490 roku 25,000.000 kilogramów zboża przechodziło przez Gdańsk, a w roku 1618 — 115.720 łasztów czyli blizko 45,000.000 kg. Do roku 1772 przychodziło rocznie 1000 — 2000 statków wiślanych z Polski do Gdańska, co prawda były to statki niewielkie, bo rzadko większe, niż 30 ton. Ale od czasów rozbioru Polski znaczenie Gdań-

ska i eksport z Polski Kongresowej coraz więcej się zmniejszał, nie pomogła regulacya Wisły niemieckiej, eksport z roku na rok malał, jak pokazuje poniższe zestawienie:

W r.	1880	przyb.	do Gdańska	1514	stat.,	z tego	1467	załad.	154000	t.
„	1890	„	„	1129	„	„	1119	„	78000	„
„	1900	„	„	690	„	„	561	„	64000	„
„	1912	„	„	614	„	„	518	„	78000	„

Sprawa dowozu przedstawia się znacznie korzystniej, bo leżało w interesach Niemców zalać Polskę swemi towarami.

W	roku	1880	przywieziono	do Polski	Wisłą		58000	ton.
„	„	1890	„	„	„	„	29000	„
„	„	1905	„	„	„	„	56000	„
„	„	1912	„	„	„	„	118000	„

Z winy Niemców i Nogat swoje znaczenie jako arterja komunikacyjna zupełnie stracił. Po roku 1860, gdy kanał pikielski rząd pobudował, mimo ostrzeżeń kupców elbląskich, rzeka tak się zapiaszczyła, że rząd dla zaspokojenia Elblągu obiecał, że stworzy dobrą regulację, ale z nią ciągle się ociągał, dopiero wojna europejska i widoki na eksploatację Królestwa w celach niemieckich spowodowały ukończenie tych regulacyjnych robót podczas wojny w roku 1917. Wtenczas i Malborg spekulując na eksport Królestwa po zmienionych warunkach politycznych postanowił szerokie rozbudowanie swego portu, nie przypuszczano bowiem, że wojna weźmie obrót dla Niemców niekorzystny. Dopóki na rzekach kursowały stosunkowo małe statki, nie dało się upośledzenie Wisły wobec innych rzek niemieckich tak we znaki, ale gdy rzeki urządzono dla coraz większych statków, zaczęły rzeki zachodnie jako arterje komunikacyjne Wisłę i inne rzeki wschodnie ogromnie wyprzedzać. Od roku 1875 do 1910 żegluga na Wiśle podniosła się o 6%, w tym samym okresie czasu żegluga na Renie podniosła się o 900 %, na Łabie o 800%, na Odrze nawet o 1300%, na Wezerze o 850%, a nawet na Niemnie o 65%. A przyczyny tego, że traktowano Wisłę i wogóle wschód po macoszemu. Podczas, gdy rzeki zachodnie wybudowano i pokryto kraj gęstą siecią rzek spławnych i kanałów, na wschodzie nie czyniono prawie nic. Kanał n. p. bydgoski był tylko dla zupełnie małych statków przystępny, liczne jego śluzy utrudniały żeglugę i dopiero podczas wojny europejskiej wykończono roboty dla powiększenia spławności, tak, że obecnie statki 400 ton mogą go przepływać. Nawet jeszcze w końcu wojny europejskiej, gdzie już chciano zrobić Polakom pewne ustępstwa, nie myślano o tem, żeby w Gdańsku dać Polakom daleko idące prawa. Tak we wrześniu 1918 r. pisze Dr. G r o t e w a l d, w „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", żeby wogóle w stosunku do Polaków nie mówić o utworzeniu jakiegoś portu wolnego w Gdańsku, że może tu chodzić najwięcej o jakieś ulgi celne a więc utworzenie jakiegoś „Zollausschuss Gebiet". Tak więc nie chciano na wschodzie dróg wo-

dnych poprawić, nie chciano wschodu połączyć należycie z zachodem, dawne projekty połączenia Śląska Górnego z Gdańskiem odkładano: po części ze względów strategicznych, albo po prostu dlatego, że nie chciano, żeby wschód rozwijał się zbytnio. Winę całą zwalano na Rosję, że ta nie reguluje Wisły, ale nie mniejsza, a może i większa wina leży po stronie Niemiec, jak to już wykazałem. Poza temi utrudnieniami natury hydrotechnicznej stawiały Niemcy inne jeszcze, liczne przeszkody, a mianowicie natury gospodarczej. Na Kongresie Wiedeńskim w art. XXII — XXX zapewniono Polakom niezależność celną. Traktat austrjacki-rosyjski i prusko-rosyjski uważają dawną Polskę jako jedno terytorjum cłowe. W art. 18 obowiązują się Prusy i Rosja na przyszłość i na wszystkie czasy od roku 1772 począwszy do zamiany nieograniczonej wszelkich płodów rolnych i wszelkich produktów przemysłu. Ale wszystkich tych umów ani Prusy ani Rosja ani myślały się trzymać. Bardzo ujemny wpływ na handel zbożowy Gdańska, oparty na eksporcie z Królestwa Kongresowego, wywołały pruskie cła na produkty tranzytowe. W roku 1818 nałożyły Prusy cło represyjne na zboże z Królestwa i ułatwiły wstęp swym produktom przemysłowym do Polski. Cło to już w roku 1821 znacznie podwyższono. Naturalnie, że wszystko to w wysokiej mierze przyczyniło się do tego, że eksport zbożowy z Królestwa ogromnie się zmniejszył. Jaką Niemcy pod tym względem prowadzili politykę, żeby Polsce szkodzić, widać z wystąpienia ministra finansów Maassena, który cła zbożowe na wschodzie pochwalał, a na zachodzie w Nadrenji równocześnie ganił. Cło to w roku 1823 podwyższono drugi raz i to bardzo znacznie. Ale nie same tylko cła utrudniały kupcom polskim eksport z Polski. Kupiec polski musiał się swym zarobkiem dzielić z kupcem gdańskim, który miał specjalne przywileje pośrednictwa w imporcie z zagranicy. Ceny na zboże w Królestwie zaczęły spadać, tak, że małe zarobki często nie starczyły na pokrycie cła, kosztów za transport i opłatę za składy. W każdym razie lwią część zarobków zabierali Niemcy. Wprawdzie w roku 1825 cło to obniżono, ale nie zniesiono. Dalszą przeszkodą ze strony Niemców w należytym rozwoju żeglugi i eksportu Wisłą, było wypowiedzenie w roku 1857 przez Pruski Bank Królewski wszystkich kredytów, rzecz była tem trudniejszą, że właśnie ten rok należy do najkrytyczniejszych. Gdańszczanie założyli sobie wówczas własny bank „Prywatny Akcyjny Bank Gdański“. Dalszą przeszkodą i to bardzo poważną w rozwoju żeglugi jest i był niemiecki zupełnie charakter Gdańska. Należy już do tradycji Gdańska nie dopuszczanie do Gdańska żywiołu polskiego jako konkurenta w dziedzinie handlu. Tak więc żegluga morska, wszelkie interesy komisowe i przedsiębiorstwa pośredniczące były w rękach niemieckich. Wszystko to się do tego przyczyniało, że handel polski w Gdańsku spotykał wielkie trudności. Dopiero w roku 1901

powstaje w Gdańsku Bank ludowy, a Bank Związku Spółek Zarobkowych dopiero w ostatnich latach otworzył w Gdańsku filję. Faworyzując inne porty niemieckie jak Szczecin i Królewiec z uszczerbkiem dla Gdańska starali się Niemcy pośrednio szkodzić Królestwu. Przykładem tego postępowania jest wybudowanie drogi morskiej za pomocą Odry ze Szczecina do Berlina. (Grosschiffahrtsweg Berlin-Stettin) i rozbudowanie portu w Królewcu i daleko idące projekty połączenia Królewca przez Niemen z rzekami rosyjskiemi jest także dowodem tego mego twierdzenia. Utrudniły też Niemcy znacznie żeglugę wybudowaniem 9 km. powyżej Gdańska w Einlage szluzy bardzo nieszczęśliwych rozmiarów, bo 68·5 m. długości a 13·5 m. szerokości, przez co ograniczyli znacznie rozmiary barek kursujących po Wiśle. Szluza chroni wprawdzie Gdańsk przed zalewami wiosennymi, ale dla żeglugi tworzy przeszkodę dosyć znaczną. W każdym razie należałoby jej rozmiary powiększyć. Ogromnem rozbudowaniem sieci kolejowej skierowały Niemcy znaczną część polskiego eksportu na koleje ze szkodą dla Wisły. Było ich życzeniem, żeby towary szły ze wschodu na zachód i możliwie długo szły przez terytorjum niemieckie, podczas, gdy prosta droga na północ przez Gdańsk a dalej morzem na zachód nie dałaby im tych korzyści. Ze wschodu kierowano towary do Berlina, Hamburga, Saksonji i Wrocławia. Bezpośredni związek kolejowy Berlin-Szczecin albo Berlin-Królewiec przyczynił się do tego, że znaczenie portów Szczecińskiego i Królewieckiego podniosło się ze szkodą dla Gdańska, co naturalnie niekorzystnie odbiło się na dowozie do Gdańska a więc i na eksporcie z Królestwa Kongresowego. Szczecin miał także dogodniejszy związek kolejowy z Królestwem niż Gdańsk, tak samo i Królewiec. Gdańsk swoje połączenie z Królestwem dostał późno, bo w roku 1877. Dogodny charakter kolei w kierunku zachodnim dużo zboża z Królestwa skierował na zachód ze szkodą dla żeglugi wiślanej. Lokalne taryfy kolejowe nie uwzględniły potrzeb Gdańska i utrudniły jego rozwój a tem samem i rozwój żeglugi na Wiśle. Po zawarciu umów taryfowych pomiędzy koleją wschodnią, a koleją Nadwiślańską i linją Kijów-Brześć, mógł Królewiec z tego korzystać natychmiast, a Gdańsk musiał długo bardzo dopominać się o swoje prawa w pruskiem Ministerjum komunikacji. Ze Szczecinem toczył Gdańsk długie walki, bo ciągle przez rząd był upośledzony. Walki te na tle taryf toczyły się do ostatnich czasów i dopiero przez wojnę europejską zostały przerwane. I tak ciągle starano się pracować ze szkodą dla wschodu, np. był plan obniżenia taryfy na cukier i buraki ze wschodu na zachód, co ogromnie zmniejszyłoby eksport cukru Wisłą z Królestwa. Takie same tendencje były co do taryfy na przewóz drzewa ze wschodu na zachód, ażeby umożliwić eksport własnego drzewa z Prus na zachód, a przez to eksport drzewny z Królestwa zmniejszyć. Cała procedura celna na Komorze celnej

w Toruniu była tak utrudniona i biurokratyczna i tak ułatwiała urzędnikom niemieckim wszelkie szykanowanie, z czego oni wobec Polaków w szerokiej mierze korzystali, że to nader niekorzystnie na rozwój żeglugi i eksportu z Królestwa wpływało. Dalej przeróżne przepisy o komunikacji na Wiśle, trudności stawiane przez dozorców rzecznych i urzędy inspekcji wodnych były tego rodzaju, że załogi polskich statków stale były narażone na trudności ze strony władz niemieckich. Statki polskie płynące z Królestwa pod flagą rosyjską nie były obowiązane do wywieszania flagi, a w Niemczech tej procedurze musiały się poddać. Towarzystwa niemieckie asekuracyjne robiły statkom pod flagą rosyjską większe trudności przy asekuracji, a towarzystw w Polsce dla Wisły nie było. Towarzystwa rosyjskie mało były przystosowane do potrzeb Wisły. Wszystkie te trudności a dalej wysokie cło na korpusy statkowe w Rosji były powodem, że wielka liczba statków polskich wolała pływać pod flagą niemiecką, niż rosyjską, co naturalnie niekorzystnie na życiu gospodarczem Polski się odbijało. W ten sposób starano się obejść władze celne i szykanowanie ze strony urzędników prusko-niemieckich. Z tego powodu statki niemieckie, a przynajmniej te pod niemiecką flagą, objeżdżały całą Wisłę niemiecką i rosyjską do Warszawy, a statki pod flagą rosyjską chodziły tylko bardzo rzadko do Niemiec. To było naturalnie ogromnem utrudnieniem w żegludze dla Polski, tem bardziej, że statki niemieckie i w Rosji cieszyły się dziwnem uwzględnieniem ze strony władz rosyjskich. Tak więc wykazałem, jak to Niemcy na każdym kroku starali się trzymać żeglugę i eksport z Królestwa na skromnej wysokości. Podczas wojny europejskiej cała sytuacja zasadniczo się zmieniła, wszystkie statki zarekwirowano, cały zysk chowano do własnych kieszeni, wywożono z kraju co się dało, a nie przywożono niczego, oprócz tego zużyto tabory wiślane do przewożenia rannych, prowiantów i amunicji. Że miano daleko idące plany co do wyzyskania całego Królestwa na korzyść Niemiec, o tem chyba nikt nie wątpi, kto Niemców bliżej poznał.

Poznań, dnia 27 lutego 1919.

Stanisław Łęgowski

inż. budowy okrętów i decernat dla Komunikacji wodnej przy NACZELNEJ RADZIE LUDOWEJ w Poznaniu.

Jerzy Kurnatowski (Warszawa).

UJŚCIE WISŁY. *)

Przedhistoryczni Słowianie byli w posiadaniu ujścia trzech wielkich prawie równoległych rzek: Łaby, Odry i Wisły. Ujście Łaby, jedynej rzeki, która dawała zachodniej Słowiańszczyźnie bezpośrednie wyjście na nieskrępowane ciasnymi przesmykami morze, łączące się z Oceanem, przechodzi w posiadanie plemion germańskich kiedyś w zaraniu historji, a walki, jakie się o nie toczyły, giną w mroku dziejów. Natomiast między ujściem Łaby a Odry utworzył się bardzo silny ośrodek słowiański kulturalno-polityczny, który dość długo bronił się przed zalewem germańskim. O kulturze ludów pierwotnych najlepiej świadczy ich mitologia. Olimp Słowiański nigdzie zaś nie przedstawiał się tak wspaniale, jak na wyspie Rugji, wśród plemienia Ranów, gdzie w gontynach mistycznej prasłowiańskiej Arkony, panował czterolicy, wszystko widzący, obiegający konno cały świat — król bogów i pogromca nieprzyjaciół swojego plemienia Świantewit. U Lutyków i Obotrytów, którzy mieszkali w dzisiejszej Meklenburgii, był czczony filozoficznie pojęty — Trygław, twórca nieba, ziemi i wody, opiekun tych trzech żywiołów, myślący o każdym z nich jedną z trzech części swej trójjedynej głowy. W lutyckim grodzie Retrze rządził bóg ognia, światła i ciepła Radegast, bóg kowali i puszkarzy, świadczący o daleko zaawansowanej technice rzemieślniczej i wojennej. Retra i Arkona były miejscami pielgrzymek z całego kraju. W czci Swantewita i Radegasta zachodni nadmorscy Słowianie czerpali uczucie wspólnej siły i wspólnej kultury plemiennej, czerpali wiarę, że Bielboh, bóg dobra, ich Ormuzd, zwycięży kiedyś Czernoboha, Arimana, boga zła.

Pomiędzy Łabą i Odrą — oprócz Ranów na Rugji, Obotrytów i Lutyków zamieszkiwali jeszcze Wilcy, Selpulowie, Stoderanie, Ukranie, Hawlanie, Łużyczanie i Mileczanie. Do naszych czasów z tych wszystkich plemion dotrwała jedynie niewielka grupa Łużyczan, jakieś 300.000 ludzi zamieszkałych w północnej Saksonji i w południowej części pruskiej prowincji saskiej. Wszystkie inne zginęły bez śladu. Państwo Wendzkie,, jak je nazywali Niemcy, nazywając Słowian połabskich zbiorowem imieniem Wendów", raz tylko na krótko ukazuje się w historji, w XI-ym wieku, kiedy wódz obotrycki Gotszalk (1031 — 1066), połączywszy pod swoją władzą Obotrytów, Lutyków, Ranów i inne pomniejsze szczepy, skutecznie walczył z Niemcami,

*) Odczyt wygłoszony 12 maja 1919 r. w sali Kasyna Urzędniczego w Warszawie w cyklu odczytów „Żegluga w Polsce", zorganizowanych staraniem Towarzystwa „Bandera Polska".

a pragnąc pozbawić Niemców moralnego prawa do wojny, opierającego się na szerzeniu chrześcijaństwa, sam przyjął chrześcijaństwo i krzewił je w swojem państwie. Jednak dumny Olimp prasłowiański wołał zginąć, niż poddać się. Za sprawą Ranów wybuchło powstanie, Gotszak został zamordowany, wpływy niemieckie pokojowo przenikające do kraju wraz z chrześcijaństwem — usunięte, na tronie wendzkim zasiadł poganin Kruty (1066—1093), którego panowanie jest walką na śmierć i życie, tej dziwnej, dla nas już nieomal niezrozumiałej, a jednak daleko rozwiniętej i swoistej kultury słowiańskiej z wpływami chrześcijańsko-niemieckimi. Po śmierci Krutego papież ogłasza krucjatę przeciwko Wendom 200.000 Duńczyków i Niemców wtargnęło na Łabę. Henryk Lew, książę saski, ujarzmił Obotrytów. Albrecht Nieźwiedź podbił resztę państwa wendzkiego i na ziemiach hawelan utworzył marchję brandenburską, tak nazwaną od głównego ich miasta Braniboru. Na miejscu wytępionej ludności słowiańskiej osiedli koloniści niemieccy. Ujście Łaby zostało zatem sforsowane i nawała germańska zbliżyła się do Odry.

U ujścia Odry zaś mieszkały plemiona już nie wendzkie, lecz lechickie, które od początku powstania państwa polskiego były z niem w najściślejszym związku. Odra jest polską rzeką i w jej dorzeczu nad Wartą tworzy się ośrodek państwa polskiego. Bo też o ujście Odry walczą twórcy i założyciele Polski. Bolesław Chrobry włącza do swego państwa całe Pomorze, zarówno zachodnie ze Szczecinem, panującem na ujściem Odry, jak i wschodnie z Gdańskiem, panującym nad ujściem Wisły. Aby zaś bezwzględnie położyć tamę misjonarskim pretekstom do wojny ze strony Niemców, funduje biskupstwo w Kołobrzegu, skąd rozkrzewia się chrześcijaństwo po całem Pomorzu. Wybór Kołobrzegu, niedaleko od Szczecina, stwierdza, że do posiadania ujścia Odry przywiązywano główną wagę. Panowanie polskie nad ujściem Odry trwa z małemi przerwami do śmierci Bolesława Krzywoustego (1138). Ułatwiają nam to panowanie bohaterskie walki pogańskich Wendów z Niemcami, pod osłoną bowiem tych walk jesteśmy bezpieczni na naszej ówczesnej północno-zachodniej granicy. Bolesław Krzywousty owładnął nawet wyspą Rugją, a w Julinie, dzisiejszym Wolinie, na wyspie naprzeciwko Szczecina ufundował nowe biskupstwo, na którem osadził biskupa Bernarda, Hiszpana. Książęta: pomorski zachodni, zaodrzański Warcisław i wschodnio-pomorski, panujący pomiędzy Odrą i Wisłą, Świętopełk uznają się za lenników króla polskiego. Polska zdaje się być panią ujścia swoich dwóch rzek Odry i Wisły, zdaje się wejść ostatecznie w krąg cywilizowanych państw zachodnich i zdaje się utrwalić swoją granicę zachodnię.

Są to jednak złudzenia. Właściwie pierwszy raz wówczas

te kwestje zostają postawione, bo rozwiązaną nie jest żadna z nich do dziś dnia.

I już za pierwszych Bolesławów powstają te same trudności i przeszkody ku ich ostatecznemu rozwiązaniu, jakie dziś spotykamy. Bolesław Chrobry, a później Bolesław Krzywousty, nie wcielają ostatecznie do swoich państw Słowian połabskich, nie fortyfikują z całym możliwym wówczas nakładem sił i środków granicy zachodniej, gdyż i jednego i drugiego odciągają od tego zadania sprawy ruskie. Parcie na Wschód, dążenie do ekspanzji w kierunku wschodnim, osłabia naszą akcję na Zachodzie i już od zarania naszej historji jesteśmy postawieni przed wciąż aktualnym dylematem: obrona własnych granic na Zachodzie, czy też zdobycze na Wschodzie.

Następnie pretekstem niemieckiego parcia na Wschód, a więc pretekstem do walki z nami już od zarania dziejów, jest jakaś ogólno-ludzka misja kulturalna. Taką misją pierwotnie jest chrześcijaństwo. I już wówczas odnajdujemy właściwy sposób reagowania na te zakusy, a mianowicie poddajemy się akcji kulturalnej, lecz za żadną cenę nie chcemy jej przyjąć z rąk Niemców, usiłujemy ją czerpać od innych narodów, aby wpływu kulturalnego nie łączyć z wpływem politycznym. Przyjmujemy chrześcijaństwo od misjonarzy czeskich, sprowadzonych z Dąbrówką, żoną Mieszka. Bolesław Chrobry osadza francuskich Cystersów. Bolesław Krzywousty szuka aż w Hiszpanii biskupów dla Polski. Polska już wówczas, jakgdyby obawiała się nawet darów niemieckich, jakgdyby im mówiła: timeo Danaos et dona ferentes.

I dziś, gdy się widzi zachwaszczenie polskiej inteligencji niemieckimi prądami i wpływami, mimowoli tak, że szuka się myślą ratunku w bezpośredniem czerpaniu cywilizacji z jej źródeł zachodnio-europejskich, aby nie stać się psychicznie przygotowanym materjałem do germanizacji.

Tej naczelnej zasady istnienia Polski, a mianowicie nieprzyjmowania od Niemców niczego, nawet pozornie najcenniejszych darów, nie przestrzegał książę Konrad Mazowiecki, który dla obrony granic swego Księstwa przed najazdem pogańskiego litewskiego plemienia Prusaków, sprowadził w 1225 r. niemiecki Zakon Krzyżacki. Usadowienie się Krzyżaków po prawym brzegu Wisły ujęło w kleszcze niemieckie całe Pomorze i nadodrzańskie i nadwiślańskie z obydwóch stron, z zachodu i ze wschodu, Polska zaś, mając już niebezpieczeństwo niemieckie na Zachodzie, stworzyła je sobie sama na północy. Działo się to w czasie, kiedy po śmierci Bolesława Krzywoustego państwo polskie rozpadło się na szereg samodzielnych księstw, a najazd Hunnów osłabił całość narodową.

W tym okresie tracimy bezpowrotnie i nieodwołalnie ujście Odry. Państwo polskie, utworzone nad Wartą w dorzeczu Odry, traci swoją główną rzekę i całe — ustępując na Zacho-

dzie — przesuwa się ku wschodowi, lecz jednocześnie i ujście drugiej polskiej rzeki Wisły, teraz już jedynej, zostaje zagrożone.

Po śmierci Krzywoustego na wschodniem Pomorzu, zwanem Kaszubami, panowała w Gdańsku lokalna dynastja książęca. Krzyżacy zaledwie osiedli nad Wisłą dla nawracania pogan, już rozpoczęli walki z książętami gdańskimi, którzy wcale nie byli poganami. Rządy dwóch ostatnich książąt gdańskich, Świętopełka i jego syna Mestwina upłynęły na powstrzymaniu i tamowaniu ekspanzji krzyżackiej. Zdecydowany wróg Niemców, Mestwin (1266—1294), mając zejść bezpotomnie, jeszcze za życia oddaje za zgodą swego rycerstwa Gdańsk i Pomorze gdańskie najbliższemu Księciu polskiemu, Przemysławowi poznańskiemu. Gdy i ten niezadługo zmarł, rozpoczyna się przewlekła czternastoletnia wojna pomiędzy Krzyżakami, a książętami polskimi o Gdańsk. Polacy, osłabieni wewnętrznemi rozterkami, tracą wreszcie Gdańsk w r. 1309, a Krzyżacy opanowawszy go zdradą, inaugurują swoje panowanie krwawą rzezią polskiej ludności. Polska traci ujście jedynej swej rzeki na 157 lat.

Jednak Polska nie zupełnie zapomina o swojem Pomorzu. Przelotnie nad niem panuje Władysław Łokietek, a bitwa pod Płowcami (1331) zdawała się początkiem kampanji dla zupełnego odzyskania go. Słynna bitwa pod Grunwaldem (1410) otwiera podobne perspektywy.

Gdańsk i Pomorze gdańskie nie zapominają również o Polsce. Rządy krzyżackie były ciężkie. Krzyżacy potrzebowali ciągle pieniędzy na ulepszanie twierdz, na armję, a przytem sami tonęli w zbytkach. Na ludność cywilną nakładano niemożliwe do udźwignięcia ciężary, opłaty i daniny.

W 1397 r. szlachta pomorska utworzyła „związek jaszczurczy" w celu połączenia się z Polską. Po bitwie grunwaldzkiej wybuchło nowe powstanie, na razie stłumione: w r. 1440 powstał nowy spisek pod nazwą: „Związku pruskiego", wreszcie w 1454 r. wszystkie trzy stany: szlachta, duchowieństwo i mieszczanie wypowiedzieli Zakonowi posłuszeństwo, poddając się pod władzę Króla polskiego. Dało to powód do długiej wojny, która skończyła się rozgromieniem Zakonu, powstrzymaniem na trzy wieki niemieckiego Drang nach Osten i przyłączeniem Gdańska do Polski.

Stało się to w r. 1466 za panowania bezsprzecznie najgenialszego z królów polskich: Kazimierza Jagiellończyka. Zarówno osobę tego Króla, jak i epokę, w której żył, którą stworzył właściwie, nie docenia współczesna nauka historji polskiej. Tembardziej należy podkreślić, że bezwzględna walka z Zakonem — pomimo wszelkich wstawiennictw Rzymu, jak również bezwzględne dążenie do oparcia się o morze — wynikały z świadomego programu politycznego tego Króla — hu-

manisty, dążącego do podniesienia majestatu korony polskiej ponad wszelkie inne potęgi świeckie i duchowne. uznawane przez ówczesny świat.

Od 1466-go r. ujście Wisły staje się własnością Polski. Wisła cała, od źródeł do ujścia, z całem swojem dorzeczem, staje się trzonem państwa polskiego. Druga najstarsza polska rzeka Warta staje się niejako rzeką eksterytorjalną, gdyż ujście Odry, której dopływem jest Warta, zostało dla nas bezpowrotnie stracone. I właściwie już wówczas zostało postawione zagadnienie, do dziś nierozwiązane, sztucznego zrobienia z Warty za pomocą kanału — dopływu Wisły. Zagadnienie to już XV-tym wieku miało nietylko polityczne, lecz i handlowe znaczenie, gdyż Wisła już w XV-tym wieku jest traktem handlowym.

Handlowe znaczenie Wisły rozpoczyna się wcześniej, w XV-tym wieku, kiedy ujście jej należało jeszcze do Krzyżaków. Jest ono jednak wówczas bardzo ograniczone: z górnego i średniego biegu Wisły spławiają ku morzu drzewo na tratwach i w niezbyt obfitych ilościach sól. Główny ruch handlowy idzie wówczas lądem traktami z południowo-wschodu na zachód: od Lwowa na Kraków ku Śląskowi i ku Poznaniowi i odwrotnie. Wschód bizantyjsko-arabski jest w owe czasy wielkim wytwórcą rzemieślniczym, skąd rozchodzą się wyroby stalowe i tkackie do Polski i przez Polskę do Niemiec. Liczne przepisy prawne regulują ruch po traktach lądowych, a miasta leżące na tych drogach zazdrośnie pilnują nabytych przywilejów, aby trakt ich nie minął.

Upadek Konstantynopola, niszczycielska gospodarka Turków w dawnem państwie bizantyjskiem, Mongołów i Tatarów w dzisiejszej południowej Rosji, zmieniły kierunek dróg handlowych, tembardziej, że po odkryciu Ameryki — na Zachodzie powstawały państwa morskie: Portugalja, Holandja, Anglja, po części Hiszpanja i Francja, rzemieślnicze i handlowe, rozporządzające flotą i armją, a częstokroć pozbawione własnego drzewa i własnego zboża.

Zapotrzebowanie drzewa i zboża na Zachodzie dało impuls Polsce do trzebieży lasów i do wzmożonej produkcji zbożowej. Działo się to temprędzej, iż od końca XIV-go wieku, od paktów koszyckich, szlachta coraz bardziej ze stanu rycerskiego stawała się stanem ziemiańskim, wolny zaś kmieć przechodził w poddaństwo i stawał się przymusowym wyrobnikiem.

W XV-tem stuleciu ukazują się pierwsze statki ze zbożem na Wiśle, a od końca tego wieku, jak pisze prof. Kutrzeba, nadały rzece charakter, „jakby nie wodą tylko, ale poprostu zbożem płynęła, zbożem, którego najwyższe ilości ponad 6 miljonów korcy rocznie niosła ona ku morzu w czasach Zygmunta III i Władysława IV-go".

Od końca XV-go wieku drugie z rzędu miejsce po zbożu

przypadało drzewu, trzecie soli, która poza Polskę nie szła, dalsze dopiero innym towarom, jak zwłaszcza węgierskie wino, węgierska miedź, węgierskie śliwki, ale także ołów, płótno itd. Towary sprowadzane z Węgier szły po Sanie i Dunajcu najprzód, zanim na Wisłę nie wpłynęły. Rozważano je przeważnie po Małopolsce. Znaczenie Wisły dla drzewa i zboża zaczynało się dużo niżej, gdyż zboża z okolic Krakowa szło Wisłą w dół bardzo mało, a i niewiele względnie także drzewa, którego dostarczyły głównie okolice średniej Wisły, zwłaszcza Mazowsze, oraz Podlasie Bugiem i Narwią.

Wisła więc stworzyła Warszawę, zaludniła puszcze mazowieckie i bory podlaskie, dając drogę zbytu drzewu i zbożu z tych dzielnic.

W drugiej połowie XVII-go wieku wywóz zboża Wisłą znacznie się obniża, do końca istnienia państwa polskiego nie przeniesie 3 miljonów korcy rocznie. Po straszliwych wojnach i głodach za Jana Kazimierza Polska już do końca nie podniesie się do poprzedniego poziomu zamożności i wytwórczości. Niemniej do końca istnienia Polski Wisła pozostanie głównym handlowym traktem dla zboża i drzewa.

Wogóle zaś powiada prof. Kutrzeba, „bez Wisły nie byłoby rozkwitu i rolnego gospodarstwa, rozrostu dawnych „curiae“ w szlacheckie folwarki z nowożytnej doby polskiej historji. Tylko możność łatwego wywozu tego zboża drogą wiślaną wciągnęła do wzmożonej produkcji rolnej olbrzymie przestrzenie dawnej Polski, najpierw Wisły najbliższe, nad nią leżące, zwłaszcza Kujawy, z natury tak żyzne, ale i inne, z czasem dalsze — takie, które mogły do Wisły dostawiać ziarno czy jej dopływami, czy też końmi na niezbyt wielką odległość. Nawet poza granice korony działał wpływ Wisły, na wołyńskie niwy, na podlaskie role, przed r. 1569 do Litwy jeszcze należące, na znaczne kawałki ziem litewskich. Ten rozkwit uprawy zboża był umożliwiony, a i wywołany w dużej mierze przez Wisłę, przez możność spławu nią zboża do morza i korzystnej za morze sprzedaży. Z rozkwitem wiślanej żeglugi łączy się też najbezpośredniej rozkwit gospodarczy Polski i jej zamożność, wzmagająca się tak silnie w XVI-tym wieku“.

Prof. Kutrzeba zastanawiając się nad tem, jakie stany głównie korzystały z handlu wiślanego, dochodzi do przekonania, że najmniej skorzystali włościanie. Mieszczaństwo wogóle skorzystało względnie niewiele, gdyż towary spławiane Wisłą szły przeważnie bezpośrednio z rąk szlachty — producentów do kupców gdańskich. Dzięki przywilejom ekonomicznym szlachty, prawu sprzedaży bez cła itd., kupcy byli niejako wyeliminowani z handlu, a tylko rozrost kupiectwa mógł dać podstawę rozrostowi miast nadwiślańskich. Toruń jedynie, silny w XIV i XV-tym wieku, potrafił uzyskać t. zw. prawo składu na wszelki towar, przechodzący przez to miasto bądź drogą lą-

dową, bądź drogą wodną, lecz w końcu XV-go wieku prawo to utracił.

Szlachta odtąd zupełnie swobodnie mogła zbożem handlować i wywozić je Wisłą, nie zdołała wszakże przełamać ograniczeń, jakie jej stawiał Gdańsk.

Gdańsk, w poczuciu swej ważności, jako grodu panującego nad ujściem Wisły, wyrobił sobie i utrzymał przez cały czas istnienia Polski prawo, na mocy którego każdy towar, a więc i zboże przywiezione do Gdańska, tylko gdańszczanin kupić może. Nabywać wszystkie towary w Gdańsku można również tylko od Gdańszczan. W ten sposób mieszczanin gdański stał się przymusowym pośrednikiem w handlu wszelkim towarem, który do Gdańska dochodził bądź morzem, bądź lądem, bądź rzeką. Daremnie szlachta obliczała, że sprzedaje zboże Gdańszczanom po 75 do 85 złotych, ci zaś biorą za nie od kupców z Antwerpji i z Amsterdamu po 140 złotych (w r. 1633). Gdańsk stał twardo na straży swoich przywilejów i nawet na zboże z dóbr Królewskich rozciągał swoje t. zw. jus emporji.

To też oprócz pobudek religijnych i politycznych (Gdańsk był luterańskim i stał po stronie kandydatury Cesarza Maksymiliana II-go na króla polskiego) niezawodnie musiała mieć również i przyczyny ekonomiczne wojna, którą Stefan Batory w początku swego panowania stoczył z Gdańskiem, wojna zakończona zdobyciem opornego miasta i nałożeniem na niego 200.000 złp. kontrybucyi (1576). Była to jednak wojna elekcyjna, jeżeli się tak wyrazić można, wojna nie z Polską, a za jednym kandydatem na króla przeciw drugiemu. Z tej wojny już chciało skorzystać drugie polskie miasto nadmorskie, leżące również u ujścia jednego z ramion delty Wiślanej, a mianowicie Elbląg, przez który Anglicy chcieli z pominięciem Gdańska zawiązać stosunki z Polską.

Mimo przegranej, Gdańsk nie stracił swoich przywilejów. Za wyjątkiem też tego jedynego wypadku wojny domowej, Gdańsk odznaczał się niezwykłą ku Polsce wiernością tak w walkach ze Szwecją, jak i w walkach z Rosją, przeciwko przyłączeniu do Prus nietylko zawsze się bronił, lecz nawet okazał Sobieskiemu wydatną pomoc, kiedy ten w pierwszym roku swego panowania, wypełniając traktat zawarty z Francją, szykował w Gdańsku siły zbrojne na wyprawę dla wcielenia do Rzeczypospolitej Prus Książęcych. Niestety Sobieski traktat ten (traktat w Jaworowie 1675) złamał i wyprawy wcale nie dokonał, lecz nie Gdańszczan oczywiście w tem wina.

Gdańsk przez cały czas swego powtórnego połączenia z Polską (1466—1793) był ludnem i bogatem miastem koncentrując cały nieomal wywozowy handel polski.

Przywóz przez Gdańsk był znacznie mniejszy i sprowadzał

się głównie do śledzi, gdyż inne towary zagraniczne szły przeważnie drogą lądową.

W każdym razie chwile wielkości Gdańska są ściśle związane z epoką potęgi Polski. Miasto, leżące u ujścia Wisły, kwitło wraz z krajem, leżącym w jej dorzeczu i wraz z nim będzie upadać.

Protestantyzm Gdańska nie przeszkadza mu w wierności względem Rzeczypospolitej. W latach 1626—1629 Gdańsk broni katolickiej Rzeczypospolitej przeciwko takiemu orędownikowi protestantyzmu, jak Gustaw Adolf szwedzki. Leszczyńskiego Gdańsk broni i popiera, jako swego ulubionego króla, przeciwko Augustowi II. saskiemu.

Wielcy synowie miasta, genialni artyści-rysownicy Jeremiasz Falk i Daniel Chodowiecki czują się Polakami, a jeden z najlepszych znawców prawa państwowego polskiego gdańszczanin Gottfryd Lenglich (1689—1774), choć pisze po łacinie i po niemiecku, duszę i uczucia ma polskie.

Popierwszym rozbiorze, po 1772-im roku, kiedy całe Prusy królewskie dostają się pod panowanie Prus, za wyjątkiem Gdańska i Torunia, Gdańsk trzyma się wprost kurczowo upadającej Rzeczypospolitej: „Czynnik polski — pisze niemiecki historyk Robert Arnold — był w owych latach tak silnym w życiu kulturalnem miasta, jak nigdy przedtem, a synowie patrycjuszowskich rodzin ze zdwojoną gorliwością słuchali w gimnazjach wykładu polskich lektorów. Stosunki między mieszczaństwem, a licznie w mieście przebywającą szlachtą polską nie mogły być serdeczniejsze, ponad wszelkie zaś przeciwieństwa obyczaju, wiary, sposobu życia i myślenia górowała wspólna i Polakom i Niemcom nienawiść do Fryderyka II-go. Wystarczało zresztą poprostu słowo Prusak, aby gdańszczanina starego pokroju doprowadzić do szczytu wściekłości“.

W 1793 roku Gdańsk, wobec grozy dostania się pod władzę Prus, chwyta za broń: walczą mężczyźni, kobiety, uczniowie, dzieci. Prusacy muszą zdobywać dom za domem, ulicę za ulicą. 4. kwietnia 1793 r. pada Gdańsk. Z przywódców młodzieży, studenta Bartholdy'ego Prusacy skazują na śmierć, Blanka na dożywotnie więzienie, innych na różne kary.

Gdańsk znów dostaje się pod panowanie Prusaków, które — miejmy nadzieję — znaczyć będą lata 1793—1919 r.

II.

Pod władzą Prus Gdańsk szybko upada. W pierwszym rzędzie wpływają na to wojny napoleońskie, zniszczenie Prus, oblężenie, wreszcie zdobycie miasta przez wojska francuskie, oraz znaczne kontrybucje wojenne. Polska jest również wyczerpana przez wojny napoleońskie i dopiero od 1825-go r. Gdańsk powoli zaczyna przychodzić do siebie. Nieco szybszy rozwój Gdańska datuje się od roku 1860, kiedy wogóle handel i prze-

mysł niemiecki zaczął się silniej rozwijać, a w Gdańsku burmistrz Winter wykazywał szczególną dbałość o rozkwit miasta.

Cyfrowo przywóz i wywóz z Gdańska od roku 1870 do 1879 wynosił przeciętnie 788.000 ton, w następnem dziesięcioleciu 1880—1889 — 1,009.000, dalej od 1890—1899 — 1,231.000 i od 1900—1904 — 1,475.000 ton.

Gdańsk utrzymuje więc swoje znaczenie, jako port, lecz przestaje być jedynym portem wielkiego państwa, leżącym u ujścia jego jedynej rzeki. Rozumieją to sami Niemcy: „miasto zubożało, pisze Danziger Zeitung w 1912 r., z bogatego i wielkiego stało się małem i ubogiem, podcięty został nasz główny nerw życia, handel z krajem nad Wisłą“. Gdańsk w 1911 roku liczy 170.000 mieszkańców, a w tej skromnej stosunkowo cyfrze mieszczą się wszyscy urzędnicy Niemcy, dość liczni, gdyż Gdańsk był stolicą administracyjną Prus Zachodnich. W 1898 r. założono w Gdańsku politechnikę w celu wzmożenia Niemczyzny, a przedsiębiorstwa gdańskie, sztucznie subwencjonowane przez rząd, starannie unikały zatrudnienia Polaków z okolicy. Polityka ta nie doprowadziła do rozkwitu Gdańska, a osiągnęła natomiast to, że kiedy miljony Polaków z Prus Zachodnich szuka chleba w Nadrenji i Westfalji, w Gdańsku odsetek ludności polskiej jest nieznaczny.

Obroty handlowe Gdańska z Polską nietylko się zmniejszają, lecz i zmieniają. Zboże nie odgrywa już na rynku gdańskim dawnej roli. Tłomaczy się to tem, że w drugiej połowie XIX-go wieku Niemcy same stają się krajem przywożącym zboże i do nich drogą lądową, nie zaś do Anglji i Holandji, idzie zboże polskie. Wreszcie w samym końcu XIX-go wieku Polska Kongresówka również coraz bardziej się uprzemysławiając zaczyna wogóle być krajem mało wywożącym zboże. Zamiast dawnej pszenicy na targu gdańskim zaczęły reprezentować zboże polskie takie wyszukane i znajdujące w odległych krajach zbyt nasiona, jak koniczyna, seradela itp. Galicja, a więc górna Wisła, bierze całkiem znikomy udział w tym handlu.

W każdym razie

w r. 1911 przysłano do Gdańska z polskich stacji kolejowych	12.265	ton zboża
„ „ „ „ Galicji	1.703	„ „
„ „ „ „ Wisłą	11.698	„ „
Razem:	25.666	ton zboża.

W następnym 1912-tym r. odnośne cyfry wynosiły 29.714, 556,37.132 — razem 67.402. Wreszcie w roku 1913-tym — 4,868,273, 17.335 — razem 22.476.

Jeżeli zboża w stanie surowym przywożono do Gdańska niewiele, ograniczając się przeważnie do zbóż nasiennych, to lepiej przedstawiał się dowóz osypy, mąki i wogóle gotowych produktów młynarskich. Dowóz ten w 1911-tym roku wynosił 155.427 ton, w 1912-tym — 179,259, w 1913-tym — 182.833.

Dość pokaźnie przedstawiał się również przywóz makuchów: 25.390 t. (1911), 34.621 (1912) i 29.947 (1913).

Niewielkie ilości mąki wywożono również z Gdańska na lokalne potrzeby Prus Zachodnich: 4.625 ton w 1811 roku, 3.348 w 1912, 4.472 w 1913.

Drugim ważnym artykułem wywozowym Gdańska był cukier. Cukier z Polski i Ukrainy przez Gdańsk szedł do Anglji, do Ameryki północnej, do Argentyny. Towaru tego przywieziono do Gdańska w 1909 r. 1,014.245 podwójnych cetnarów, w 1910 1,197.249, w 1911 864,365, w 1913 1,302.294.

Trzecim wreszcie najważniejszym artykułem wywozowym Gdańska jest jeszcze ciągle drzewo. Transport kolejowy drzewa jest znacznie droższy od wodnego. Drzewo idzie do Gdańska z Polesia i Wołynia Bugiem i Narwią przez Wisłę, idzie z Królestwa Kongresowego, z Galicji nieco, a nawet z samych Prus Wschodnich Pisą i Narwią, przechodząc przez terytorjum byłego Królestwa.

Handel drzewny w cyfrach przedstawia się w następujący sposób:

W r.	1909	na 263	tratw. przywiez.	299.510	centn. kub. drzewa wartości Mk.	10,694.700
„ „	1910	„ 277	„ „	281.242	„	11,734.700
„ „	1911	„ 170	„ „	263.823	„	8,058.000
„ „	1912	„ 334	„ „	441.142	„	15,095.000
„ „	1913	„ 578	„ „	258.561	„	15,494.000

Do Gdańska dowożono również znaczne ilości węgla śląskiego Odrą, Wartą i Notecią, kanałem bydgoskim, na Wisłę. Węgiel śląski zaczął konkurować na rynku szwedzkim i na nadbałtyckich rynkach rosyjskich z węglem angielskim, który wypadał drożej wskutek wyższych cen pracy w Anglji. Pewna część tego węgla przychodziła koleją. Ogółem wodą i koleją od 1909 r. do 1913 r. przywożono rocznie do Gdańska koło pół miliona ton węgla śląskiego (1909 — 595.879; 1910 — 525.063, 1911 — 487,704, 1912 — 526.459, 1913 — 587.812).

Transport kolejowy do Gdańska musiał się opłacać dla węgla, gdyż znajdujemy pewną ilość węgla, koło 80.000 ton rocznie (1909 — 90.503, 1910 — 85.971, 1911 — 84.179, 1912 — 80,451, 1913 — 80.832), którą z Gdańska wywożono w górę po Wiśle. Pewne ilości wywożono również koleją do Prus Wschodnich i Zachodnich (1909 — 97.761, 1910 — 86.162, 1911 — 81.971, 1912 — 79,441, 1913 — 86.864), do Ks. Poznańskiego (koło 2.000 ton rocznie) i do Polski i Rosji (1909 — 28.306, 1910 — 9.991, 1911 — 2.879, 1912 — 1977, 1913 — 4549).

W ogólnych cyfrach można powiedzieć, że za ostatnie lata przed wojną, z pół miljona ton węgla śląskiego przywożonego do Gdańska, mniej więcej trzecia część szła na potrzeby ziem polskich, reszta szła za morze. Z tej trzeciej części idącej na

potrzeby ziem polskich przeszło połowa szła do Prus Wschodnich i Zachodnich.

Do byłego Królestwa i wogóle do ziem polskich Gdańsk wysełą kawę, ryż, śledzie, ryby, nawozy sztuczne. Najintenzywniejszy jest jednak handel Gdańska z Prusami Wschodnimi i Zachodnimi, przewyższając handel z wszystkimi innymi dzielnicami.

Śledzi wywożono z Gdańska koleją do b. Królestwa 12.366 ton, Wisłą — 7.095 ton, do Prus Wschodnich i Zachodnich — 10.571 ton.

Ryżu wywieziono do Polski koleją 4,929 ton, Wisłą — 3.878, do Prus Wschodnich i Zachodnich 2.683. Kawy wywieziono do Polski koleją 991 ton, do Prus — 1563, do Poznańskiego — 7.

Z innych towarów wywieziono Wisłą 40.922 ton nafty, częściowo w Poznańskie, i 42.869 ton materjałów budowlanych.

Bardzo znaczne ilości idą również z Gdańska do ziem polskich nawozów sztucznych, saperfosfatu (41.001 ton) i żużli Thomasa (106.179 ton). Cyfry te podaje p. Jerzy Stam za 1913 r. w książce „Gdańsk, jako port polski", cyfry za r. 1911 z urzędowych sprawozdań niemieckich są znacznie niższe: (superfosfat: 1.314 t., żużle Thomasa — 3.240 t).

Przez Gdańsk szły również do Polski koleją: żelazo, stal (1.644 ton w 1913 r.), żelazne osie i rury — (216 ton), żelazo i drut stalowy (95 ton), towary żelazne i stalowe (341 t.), maszyny i części maszyn z Anglji (7.691), skóry (7.263).

Specjalnie, jeżeli chodzi o handel Wisłą, to rozporządzamy dokładnemi cyframi za rok 1911.

W tym roku na 5.556 statkach przywieziono Wisłą do Gdańska 241.743 ton, wywieziono zaś z Gdańska w górę ku krajowi na 5.608 statkach 278.592 ton.

Wśród przedmiotów przywozu Wisłą do Gdańska największe pozycje wykazują: cukier: 117.545 ton, żyto — 19.844, mąka żytnia 15.423, jęczmień 12.952, pszenica 9.912, melasa 7.794, nie mówiąc o drzewie, o którem już wspominaliśmy.

Wśród przedmiotów wywozu Wisłą w górę rzeki główne miejsce zajmują: węgiel (82.353 ton), drzewo australijskie na bruki: 27.914 ton, asfalt — 24.548 t., kamienie ciosane (14.349 ton), rafinada (14.783 t.), żelazo w sztabach (8.054 ton), oleje 7.694 ton, ryby 5.882 ton, skóry 4.905 ton, sól 4.729 ton, żelazo surowe 4.173 t., chemikalja 4.102 t., żużle Thomasa 3.240 ton, relsy — 2.077 t., guma — 2.423 t., kawa 2.002 t.

Wszystko razem wzięte charakteryzuje port średniej wielkości o prowincjonalnem znaczeniu. Gdańsk, jako port handlowy, stoi poniżej Szczecina i Bremy, nie mówiąc już o Hamburgu. Ogółem do Gdańska w 1913-tym roku przybyło 2.910 statków o pojemności ton regestrowanych 924.937, wypłynęło

2.855 o pojemności 936.854. Odnośne cyfry w tym samym roku dla Szczecina wynoszą: 3.188 statków z 937.590 ton, i 3.176 statków z 935.136 t. Dla Bremy 3.876 statków z 2,148.976 ton i 3.709 statków z 2,075.418 ton. Dla Hamburga 16.427 statków z 14,241.894 t. i 17.985 statków z 14,494.623 ton.

Gdańsk w wolnej Polsce powinien być pierwszorzędnym portem, tem czem Hamburg w Niemczech, Havre we Francji. Pod panowaniem niemieckiem Gdańsk jest drugo — jeżeli nie trzeciorzędnym portem prowincjonalnym.

Jeżeli Gdańsk ma spełniać swoją dawną rolę pierwszego portu polskiego, to Wisła musi stać się wielką i dogodną arterją komunikacyjną. Jak wiadomo, Wisła dotąd jest uregulowaną tylko w zaborze pruskim, w dawnej Kongresówce jest w stanie dzikim, w Galicji dokonano w jej łożysku pewnych niedostatecznych robót. Nie wchodząc tu w szczegóły, zaznaczamy tylko, że regulacja całej Wisły od źródeł, od ujścia Przemszy do morza jest jednem z najważniejszych zadań, jakie mamy przed sobą. Wisła stałaby się wówczas w górnym swym biegu wielką drogą dla dowozu węgla z kopalni krakowskich i śląskich do Warszawy, w dolnym, łącznikiem Warszawy z Gdańskiem i z morzem. Niezalcżnie od tego Wisła powinna stać się kręgosłupem całego systemu dróg wodnych, ułatwiających nasz przemysł i handel. Przedewszystkiem wobec tego, że ujście Warty nie będzie w naszych rękach, należy system Warty połączyć z systemem Wisły, co można uczynić za pomocą budowy dwóch krótkich kanałów od Obornik koło Poznania nad Wartą do jakiegoś punktu pomiędzy Bydgoszczem, a Nakłem na Kanale Noteckim, łączącym już teraz Wisłę z Wartą, lecz krańcowy punkt tego połączenia również pozostanie poza granicami Polski, dlatego jest ono niedostateczne. Drugi łatwy kanał, którego konieczność narzuca się również — to kanał Konin — jezioro Gopło — Bydgoszcz nad Wisłą. Połączenie Poznania z Warszawą łatwo względnie osiągnąć przez połączenie Neru, dopływu Warty, z Bzurą dopływem Wisły.

Niezależnie od tego Wisła, łącząc się przez Narew i kanał Augustowski z Niemnem, oraz przez Bug, Muchawiec, kanał Królewski, Pinę i Prypeć z Dnieprem, a więc z Morzem Czarnem, może stać się wielką drogą dowozu wszelkich surowców ze wschodu, jak również drogą handlową pomiędzy Czarnem a Bałtyckiem morzem.

Drugie, może łatwiejsze połączenie Morza Czarnego z Bałtyckiem można osiągnąć przez połączenie Sanu, dopływu Wisły, zapomocą kanału z Dniestrem. Naturalnie wszelkie połączenia Morza Czarnego z Bałtyckiem zależą również od tych państw, które będą posiadać ujścia Dniepru i Dniestru. Z naszej strony jednak należy zrobić wszystko co można dla przeprowadzenia tych połączeń choćby dlatego, że prace dokonane,

nawet bez połączenia z Czarnem Mozem, mieć będą doniosłe znaczenie.

Z innych prac najważniejszym wydaje się kanał, któryby łączył Zagłębie Dąbrowskie z dwoma wielkimi naszymi okręgami przemysłowymi Częstochowskim i Łódzkim, dla dostarczenia im węgla, te zaś z Gdańskiem, dla dowozu bawełny i dla tysiącznyrh innych celów handlowych. Kanał taki może dałby się zastąpić skanalizowaniem dolnej Warty od źródeł do Konina, a stamtąd już projektowanym kanałem przez Gopło ruch szedłby do Wisły i do Gdańska. Nie przesądzając kwestji technicznych, zaznaczamy tylko punkty, które wymagają połączenia, a mianowicie: Zagłębie Dąbrowskie, Częstochowa, Łódź-Gdańsk. Zresztą technicy nas zapewniają, że kopanie kanałów na równych i płaskich ziemiach polskich nie napotyka na szczególniejsze trudności, a kanał Dąbrowa-Częstochowa-Łódź-Gdańsk byłby tak ważną arterją handlową, tak niezbędną dla naszych głównych okręgów przemysłowych, że powinien być urzeczywistniony. W ten sposób ujście Wisły oparte o system wodny, tworzące główne arterje handlowe Polski i łączące je ze światem, oparte w dodatku o podobny system kolejowy, stanie się jednym z najpotężniejszych ośrodków polskiej pracy, który przez swoją polskość będzie promieniować na całe wybrzeże morskie i utrwalać je w naszem posiadaniu.

PRZEGLĄD GOSPODARCZY.

PROTOKÓŁ

posiedzenia Tymcz. Zarządu Towarz. „Liga Żeglugi Polskiej"
z dn. 17 czerwca 1919 roku o godz. 7-ej wieczór.

Obecni na zebraniu pp. Adm. K. Porębski, E. Krzyżanowski, J. Zdziechowski, Wł. Nałęcz, Dr Leon Władysław Biegeleisen, J. Decyusz, P. Seyfert. Sekretarzuje p. A. Zbyszewski.

Z powodu nieobecności na początku zebrania pana Adm. Porębskiego przewodniczy zebraniu p. Zdziechowski.

Przyjęto następujący porządek dzienny:

1) Sprawozdanie z dotychczasowej działalności biura Ligi.
2) Sprawa przelania funduszów Stow. „Bandera Polska" do kasy Ligi.
3) Sprawy bieżące:
   a) Wyłonienie Wydziału Wykonawczego,
   b) Kooptacja nowych członków do Zarządu Ligi,
   c) Sprawa znaczków i legitymacji dla członków.
4) Sprawa czasopisma „Bandera".
5) Wolne wnioski.

P. Zdziechowski referuje dotychczasową działalność biura Ligi i podaje do wiadomości tekst listu cyrkularnego, który biuro roześle do wszystkich Stowarzyszeń oraz osób prywatnych z zaproszeniem o przystąpienie do Towarzystwa.

W sprawie Stow. Bandera Polska referują pp. Nałęcz i Seyfert, odczytując uchwały Walnego Zebrania oraz Zarządu „Bandery“, mocą których Stow. Bandera Polska przelewa wszystkie swoje aktywa i pasywa do kasy Ligi Żeglugi Polskiej. — Zebranie przyjmuje do wiadomości spisany protokół likwidacyjny Tow. Bandera, stwierdzający stan kasy: w aktywach 816 marek 96 f., w pasywach zaś 2102 m. 65 f. i wydelegowało pp. Biegeleisena, Nałęcza i Seyferta dla spisania szczegółowego protokołu oddawczego.

Uchwalono zaliczyć dotychczasowych członków Bandery, o ile uiścili przepisane przez Statut Bandery składki, jako członków założycieli Ligi Żeglugi Polskiej. Członkowie Bandery, którzy do dnia dzisiejszego nie opłacili składek za 2-gie półrocze wpłacą do Ligi składkę według ustawy tej ostatniej.

Przystępując do omawiania spraw organizacyjnych Ligi p. Zdziechowski zaproponował ukonstytuować z pośród członków Tymczasowego Zarządu, Wydział Wykonawczy jako organ kierujący bezpośrednio pracami biura Ligi. Po przyjęciu tej propozycji powołano do Wydziału Wykonawczego pp. Porębskiego, Krzyżanowskiego, inż. Decyusza i Zdziechowskiego. Na skarbnika zaproszono p. W. Nałęcza, który mieć będzie pod swoją kontrolą księgi kasowe prowadzone przez biuro Ligi. Większe kwoty wydawane mogą być li tylko po uzyskaniu zgody piśmiennej dwóch członków Zarządu. Postanowiono wydawać kwitarjusze dla zbierania składek i opłat członkowskich osobom zgłaszającym się do biura i posiadającym na piśmie polecenie dwóch członków Zarządu.

W celu skompletowania Zarządu i powołania do pracy czynnej osób interesujących się działalnością Ligi, postanowiono skooptować w charakterze członków następujące osoby: pp. Jacyna, Trzaska - Durskiego, Łaszewskiego, inż. Puciata i pannę Hannównę.

Sprawę zaangażowania inkasenta odłożono na później z powodu braku odpowiednich kandydatur.

Sprawę ustalenia znaczków i legitymacji dla członków Ligi oddano do załatwienia pp. Krzyżanowskiemu i Nałęczowi.

W sprawie wydawnictwa „Bandera“ zabiera głos Dr Biegeleisen, omawiając kierunek jak również stronę techniczną wydawnictwa. Obecnie gdy Bandera stanie się organem oficjalnym Ligi Żeglugi wejść ona musi w nową fazę rozwoju i zawierać komunikaty i sprawozdania Ligi, rozporządzenia rządu w sprawach dróg wodnych, wiadomości dotyczące handlu morskiego i t. p. Dr Biegeleisen uważa za konieczny współudział większej liczby osób w redagowaniu pism jak również dostarczanie ma-

terjałów przez biuro Ligi. W sprawie samego wydawnictwa proponuje przenieść na stałe drukowanie do Krakowa i wejść w porozumienie z firmą księgarską, która w zamian za odstąpienie jej wyłącznego prawa sprzedaży zgadzałaby się na 50 % zysków. Uważa, że w ten sposób dotychczasowa troska o fundusze na wydawnictwo byłaby usunięta. Nie wyklucza jednak możliwości, że w razie gdyby się pismo nie kalkulowało, Zarząd zdobyć się będzie musiał na pewne ofiary pieniężne i wyasygnować odpowiednią subwencyę firmie księgarskiej. Dr Biegeleisen proponuje również, by uchwalono pewne honoraryum autorom piszącym artykuły do Bandery.

P. Porębski uważa, że Liga nie powinna się wiązać z firmą księgarską, lecz drukować pismo na zamówienie, w sprawie zaś sprzedaży numerów zwrócić się do poszczególnych księgarń. Przypuszcza również, że rząd udzieli pewną subwencyę na wydawnictwo.

P. Krzyżanowski podziela zdanie przedmówcy i proponuje wybór Komitetu redakcyjnego.

Zdanie p. Porębskicgo w sprawie wydawnictwa przyjęto. Do Komitetu redakcyjnego wybrano prócz nacz. redaktora Dra Biegeleisena, pp. Wojtkiewicza, Nałęcza, Krzyżanowskiego i Porębskiego.

P. Biegeleisena proszono o przedstawienie kosztorysu wydawnictwa.

We wolnych wnioskach p. Krzyżanowski proponuje urządzić co drugi tydzień zebrania dla członków Ligi tak, jak to się odbywało dotychczas dla członków Bandery. Zebrania takie miałyby wielkie znaczenie dla utrzymania kontaktu pomiędzy członkami jakoteż dla rozszerzenia agitacji. Zgodzono się zwołać zebrania co drugi wtorek o godz. 6 wiecz. i poruszyć na nich tematy aktualne w referatach, odczytach i t. p.

Po wyczerpaniu porządku dziennego zebranie zamknięto o godz. 9½ wiecz.

UDZIAŁ POLSKI W KONGRESIE LIG MORSKICH.

W dniu 4 czerwca w lokalu Ligi Morskiej Francuskiej w Paryżu przy ul. de la Beötie 8 — odbyło się posiedzenie Kongresu Sprzymierzonych Lig Morskich.

Do Kongresu przystąpiły dotychczas następujące państwa: Francja — reprezentowana przez p. Chaumet, prezesa Ligi Morskiej Francuskiej i przez jej przedstawicieli, Stany Zjednoczone — przez M. Hovera, sekretarza Ligi Morskiej Amerykańskiej, Polska — przez admirała Kłoczkowskiego, Grecja — przez swego attaché morskiego, Japonja — przez pułkownika marynarki Osumi, Portugalja — przez swego radcę technicznego, Brazylja — przez pp. marynarki O. Perry, attaché morskiego, Bel-

gja — przez komendanta Hennebieque, Anglja — przez sir Johna Piltera, Rumunja — przez swego attaché morskiego i Włochy — przez Ligę Morską Włoską.

Biuro Kongresu tworzą: prezes p. M. Chaumet, wiceprezesi pp. trzej prezesowie Lig Morskich amerykańskiej (wydziału paryskiego), belgijskiej i włoskiej w Paryżu.

Na posiedzeniu tem uchwalono przedewszystkiem nawiązać i ustalić ciągłość stosunków między ligami morskiemi państw sprzymierzonych. W tym celu będzie utworzony tymczasowo w Paryżu sekretarjat międzysojuszniczy lig morskich sprzymierzonych. Zarząd sekretarjatu powierzono dyrektorowi Ligi Morskiej francuskiej p. Rondet-Saint. Roczne zebrania postanowiono odbywać w jednem z miast po kolei coraz to innego z państw zainteresowanych.

Stosunek Kongresu do państw nie posiadających jeszcze Ligi Morskiej został ustalony w ten sposób, że ich rządy będą proszone o wyznaczenie oficjalne stałego przedstawiciela upełnomocnionego do korespondowania bezpośrednio z Sekretarjatem międzysojuszniczym. Do życzenia jest nadto utworzenie w tych państwach lig morskich, co będzie ich rządom zakomunikowane, celem pobudzenia ich w tym kierunku.

Biorąc za zasadę, że każda z lig morskich będzie miała swą niezależność i całkowitą autonomję narodową, nawiążą one stałe stosunki, w celu uzgodnienia wysiłków do urzeczywistnienia lub zapoczątkowania przedsięwzięć międzynarodowych, mających na względzie ogólny interes międzysojuszniczy lub eksploatację morską.

Ligi zainteresowane zdecydowały wymieniać między sobą wzajemnie wydawnictwa i wszelkie dokumenty, dotyczące wogóle spraw morskich. Ponadto zdecydowano prosić rządy, właściwe ministerstwa, tow. żeglugi i zainteresowane stowarzyszenia o współudział w umożliwieniu wstępu marynarzy flot międzysojuszniczych do klubów i domów marynarzy lub innych tego rodzaju instytucji, istniejących w różnych częściach kuli ziemskiej na terytorjum międzysojuszniczem. Wreszcie utworzony ma być urząd ogłoszeń w powyższych domach i klubach marynarzy.

MEMORJAŁ LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ DO WYSOKIEGO SEJMU.

Istniejący stan organizacji zarządzania drogami wodnemi budzi poważne obawy, gdyć obecna administracja działa o tyle niesprawnie, że nie jest w stanie podołać przewozowi artykułów aprowizacyjnych, nie potrafiła wyzyskać dróg wodnych dla przewozu węgla i ropy i nie jest zupełnie przygotowana do objęcia zarządu wodnemi drogami byłego zaboru pruskiego. W sprawach żeglugowyeh dotychczas brak wyraźnej orjentacji; środki doraźne, jak uporządkowanie nurtu, i możliwe kroki dla wzmocnienia taboru zostały zupełnie zaniedbane. Roboty budo-

wlane, związane z drogami wodnemi, prowadzone są bez planu i chaotycznie.

Stwierdzając powyższe, „Liga Żeglugi Polskiej“ jest zdania, że przyczyną tego opłakanego stanu jest nie tylko brak sił i środków technicznych, ile wadliwa organizacja zarządu dróg wodnych, nie uwzględniająca odpowiedniego rozdziału pracy i pełnomonictw, jakoteż brak organu, któryby jednoczył i decydował kompetentnie sprawy i potrzeby dróg wodnych.

Na zasadzie powiedzianego i w obawie katastrofalnych skutków obecnego stanu gospodarki dróg wodnych „Liga Żeglugi Polskiej“ zwraca się do Wysokiego Sejmu z prośbą o blizkie wejrzenie w te sprawy i przedstawia wniosek o utworzenie specjalnego samodzielnego Urzędu do spraw wodnych.

Już przed pięcioma miesiącami specjalna komisja rzeczoznawców, powołana przez Radę Ministrów, przedłożyła tejże Radzie projekt centralnej organizacji państwowej dla spraw wodnych; fakty jednak życiowe projekt ten już wyprzedziły, wobec czego powstała konieczność przerobienia i uproszczenia wymienionego projektu stosownie do nowych wymagań.

Nie przesądzając charakteru przyszłej żeglugi (państwowa lub prywatna) oraz pomijając sprawy żeglugi morskiej, Liga uważa, że nowa organizacja powinna obejmować trzy zasadnicze działy:

1) Utrzymanie istniejących dróg i urządzeń wodnych.

2) Projektowanie i budowa nowych dróg i urządzeń wodnych, badania statystyczno-ekonomiczne.

3) Sprawy żeglugi.

Główny nacisk kładzie Liga na konieczność oddzielenia funkcji wykonawczo-gospodarskich od ministerjalnych, z uwzględnieniem należytego określenia charakteru pracy oraz praw i obowiązków.

Uznając sprawę za palącą Liga ma nadzieję, że Wysoki Sejm sprawę tę rozstrzygnie w najbliższym czasie i że przy opracowaniu całokształtu urzędu Liga powołana będzie do współudziału.

Zarząd Ligi Żeglugi Polskiej.

Z LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ.

W ostatnich tygodniach odbył się szereg posiedzeń Ligi Żeglugi Polskiej (jej poszczególnych sekcji), więc technicznej, ekonomicznej, ochrony marynarza polskiego, propagandy i t. d. Ustalono program prac i schemat organizacyjny. W następnych zeszytach „Bandery“ damy sprawozdanie szczegółowe z działalności Ligi Żeglugi Polskiej.

Lokal Ligi na razie: W Warszawie, Nowy Świat 35.

Włocławek jako port.

Włocławek ma pierwszorzędne znaczenie przy rozwoju handlu ojczystego. Topograficzne położenie Włocławka przeznacza mu odegranie roli wewnętrznego portu morskiego. Tu koncentrować się powinny przeznaczone na wywóz płody bogatych ziem Kujawskiej i Dobrzyńskiej, tu gromadzić należy produkcję licznych cukrowni, położonych przy stacjach: Pniewo, Kutno, Krośniewice, Czerniowice i Włocławek. Jeszcze przed wojną sól rosyjska z morza Czarnego naokoło Europy płynęła do Włocławka i tu mielona na młynach rozchodziła się po całym niemal lewym brzegu Wisły, dochodząc do Częstochowy i Kalisza. Cała nafta przeznaczona dla Królestwa Polskiego z Kaukazu, Wołgą i Kanałem Maryjskim, przez Bałtyk i Gdańsk nadchodziła do Włocławka, aby tu częściowo w cysternach tranzytowych, częściowo koleją, wreszcie na płytszych i mniejszych berlinkach iść dalej do miejsca swego przeznaczenia. Przez Włocławek nadchodzily wodą amerykańskie barwniki drzewne i stąd końmi transportowane były do Łodzi. To są fakty, które dowodnie wykazują, że Włocławek pomimo braku portu wyładunkowego, pomimo nieuregulowanej Wisły grał do pewnego stopnia rolę portu dla Łodzi. Cała przyszłość Łodzi polegać może jedynie i wyłącznie na uniezależnieniu się od środków transportowych niemieckich.

W r. 1910 Łódź sprowadziła z zagranicy bawełny 1,990.000 pud.; wełny 1,255.000 pud.; z Rosji bawełny 1,920.000 pud. i wełny 541.000 pud. Przyjmując pod uwagę różnicę frachtu wodnego i kolejowego otrzymamy znaczne bardzo oszczędności, które pozostaną w kraju. Poza tem dążeniem naszem być winno, aby frachty płacone Niemcom i Rosji za olbrzymie przestrzenie przewozu pozostały w kasach polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Drugą bardzo poważną sprawą to kwestja zaopatrzenia w węgiel całego dolnego biegu Wisły. Wszak przy uspławnieniu Wisły zapotrzebowanie węgla wzrośnie znacznie, a i od ceny tegoż zależeć będzie koszt frachtu. Należy więc udogodnić połączenie dolnej Wisły z zagłębiem dąbrowskiem, a w tym celu należy połączyć Włocławek z zagłębiem kanałem. Kanał taki idący Czarną Przemszą, Wartą do Koła i stąd jeziorami i Zgłowięczką do Włocławka oddałby naszemu narodowemu przemysłowi i handlowi nieocenione wprost usługi. Trochę trudniejsze warunki techniczne przy przeprowadzeniu kanału od Koła do Włocławka nie powinny zrażać sfer właściwych do projektu. Korzyści z przeprowadzenia takiego kanału, z odnogą od Koła do Łodzi, lub w najgorszym razie z koleją na tejże przestrzeni będą nieobliczalne. Przedewszystkiem węgiel do Częstochowy, Łodzi, Włocławka aż po Gdańsk będzie miał zapewniony tani i dogodny transport. Z drugiej strony zapewniony będzie dowóz środków żywnościowych z Kujaw i powiatu Kolskiego i Konińskiego do Łodzi i Zagłębia. Ruda

szwedzka bogato procentowa będzie mogła być tanio dowożona do hut Częstochowy i Sosnowic. Cała bawełna i wełna amerykańska, wszelkie towary zagraniczne będą korzystały z taniego przewozu wodą, wskutek czego kalkulacja cen będzie o wiele korzystniejszą. Nie wspominam już o udogodnieniu eksportu nadmiaru naszych produktów rolnych. To są w ogólnym zarysie najważniejsze dane przemawiające za potrzebą budowy kanału Zagłębie-Włocławek i uczynienia z Włocławka portu wewnętrznego polskiego. Akcja w tej sprawie została już wszczętą i mamy nadzieję, że będzie załatwioną pomyślnie w interesie potrzeb kraju.

Nowe środki transportowe-wodne dla przemysłu drzewnego.

Znaczny brak środków przewozowych lądowych i wodnych, a zatem i drożyzna przewozu, spowodowana wojną światową, zmuszają do poszukiwania nowych środków i sposobów przewozu większych mas, które za czasów przedwojennych być może nie miałyby tak wielkiego znaczenia. Usiłowanie usunięcia trudności transportowych, tak ujemnie wpływających na handel drzewny w Szwecji, doskonały wydało rezultat. Zbudowano tam tratwę o pojemności 14.000 m^3 budulca t. j. ilości tak bardzo znacznej, którą z trudem 3 parowce przewieśćby mogły. Pierwsza tego rodzaju tratwa morska niedawno przebyła szczęśliwie drogę z Kemii Torneo (Finlandja) do Kopenhagi. Przy budowie tej tratwy nie rozporządzano żadnemi specjalnemi maszynami pomocniczemi jak to lewarami, windami za wyjątkiem najprostszych i najniezbędniejszych. Posiada ona wymiary następujące: długość 111,4 metr.; największa szerokość 15,3 m.; największa głębokość 15,3 m.; zanurzenie 5 metrów; pojemność 14.000 m^3 *). Budowa cała tratwy opiera się na zasadzie tarcia między poszczególnemi częściami drzewa. Na skutek surowej powierzchni drzewa i jego odpowiedniego ułożenia i kwalifikacji i po odpowiedniem związaniu, stanowi ono jedną ścisłą masę. Na tratwie zbudowano domek dla załogi i przytwierdzono ster do niej.

Po zupełnem naładowaniu drzewa, wszystkie liny, po odpowiedniem związaniu zostają silnie naciągnięte z pomocą specjalnie skonstruowanych nakrętek ściągaczy.

Na tratwie umieszczono, podług przepisów obowiązujących, przyrządy ratunkowe jak to szalupę, tratwę ratunkową i pasy ratunkowe. Cała załoga składa się z 7 ludzi, tak stosunkowo nieznacznej ilości w porównaniu z załogą trzech parowców.

Podczas jazdy do Kopenhagi uczynione pewne badania

---

*) Podług danych O. Bergmana (twórcy tratwy) w Industritidingen Norden w Sztokholmie.

tratwy dały wyśmienite rezultaty; wymiary ani forma tratwy nie uległa najmniejszym zmianom; również zbadano sztywność, względnie skłonności sprężynowania tratwy, przyczem okazało się, że wydłużenie w kierunku podłużnym nie przewyższało 12 cm. Żadnych zmian deformacyjnych całej masy drzewnej nie ujawniono, natomiast sterowność wykazała pewne braki, które z czasem usunięte być mogą. Fakt ten upoważnia przypuszczać, iż stosowanie tego rodzaju tratwy nie tylko w czasie obecnym, lecz również i w normalnych warunkach tratwa taka może być holowana przez parowce.

A więc widzimy tu, jak sprawdza się tu przysłowie, iż bieda uczy rozumu; najrozmaitsze braki wywołane wojną stają się czynnikiem twórczym, wynadgradzającym z czasem straty minione.

Inż. *Straus Vogel.*

K R O N I K A.

CYKL WYKŁADÓW.

ŻEGLUGA W POLSCE.

Z cyklu wykładów p. t. „Żegluga w Polsce“, urządzonych przez Stowarzyszenie „Bandera Polska“, odbyły się następujące odczyty:

24 marca Uroczysta inauguracja wykładów i odczyt inż. Ingardena. Polskie drogi wodne ze specjalnem uwzględnieniem Wisły.

29 marca p. Nałęcz: Jak powinna wyglądać Bandera Polska.

31 marca prof. Fedorowicz: Ekonomiczne znaczenie Gdańska.

5 kwietnia inż. Łobadowski: Racjonalny typ statku rzecznego.

7 kwietnia inż. Rożański: O sposobach uspławnienia rzek (I. część).

9 kwietnia inż. Rożański: O sposobach uspławnienia rzek (II. część).

30 kwietnia inż. morski Garnuszewski: Pancernik nowoczesny i jego budowa.

12 maja Jerzy Kurnatowski: Ujście Wisły.

Odczyty te cieszyły się znaczną frekwencją, a prasa warszawska stale zamieszczała o nich szczegółowe i bardzo przychylne sprawozdania.

Cykl wykładów „Żegluga w Polsce“ będzie zakończony 31 maja.

Mają być wygłoszone następujące odczyty:

21 maja inż. Bielski: Mechanizm statków.

26 maja dyr. Kulwieć. Wody polskie ze stanowiska geograficznego i geologicznego.

28 maja pułk. Krzyżanowski. Znaczenie żeglugi dla handlu.

31 maja Dr Biegeleisen. Znaczenie żeglugi i dróg wodnych dla gospodarczego rozwoju ziem polskich.

DRUKARNIA J. CZERNECKIEGO W KRAKOWIE.